А. А. ЛЕБЕДЕВ, И. П. МАЗУРУК

НАД АРКТИКОЙ И АНТАРКТИКОЙ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга известных советских лётчиков — Героя Советского Союза И.П. Мазурука и А.А. Лебедева рассказывает о славных страницах истории отечественной авиации: о её первых шагах, о дерзких сверхдальних перелётах, об участии полярных лётчиков в освоении околополюсных пространств, о боевой работе советских авиаторов в суровые годы войны.

- Лебедев А. А., Мазурук И. П
  -
  - ПУТЬ В НЕБО*
  - СЕРПУХОВ — ГОРОД АВИАЦИОННЫЙ
  - СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС*
  - НЕЗАПЛАНИРОВАННАЯ ПОСАДКА*
  - ПОДАТЬ СЮДА ЧЛЕНА ПРАВИТЕЛЬСТВА!*
  - ПОЛЯРНЫЙ МОСТ
  - ВОКРУГ СВЕТА С ЗАХОДОМ В БЕЛЫЙ ДОМ
  - САМОЛЕТ ПОКИДАТЬ НЕЛЬЗЯ…
  - «КОНДОР» В ГУБЕ БАЙДАРАЦКОЙ*
  - ПЕРВОЕ ПОЛЯРНОЕ ЗВАНИЕ
  - «ВСЕМ НАЧАЛЬНИКАМ АЭРОПОРТОВ…»
  - ВОЗДУШНЫЙ КАЮР
  - ПОЛЕТ С ПОВЕРЯЮЩИМ
  - БЕРЕГ, КОТОРЫЙ НЕ КОНЧАЕТСЯ
  - ЖЕЛАННАЯ МАРХА
  - ПОСАДКА «НА ШИЛО»
  - ЗЕМЛЯ БУНГЕ
  - УРОКИ ПОЛЯРНОЙ АКАДЕМИИ
  - ОБЕД КОНСУЛЬТИРУЕТ ВОДОПЬЯНОВ
  - ЛЬДИНА ДЛЯ СП–4
  - БУДНИ «ПРЫГАЮЩЕЙ» ЭКСПЕДИЦИИ
  - СЮРПРИЗЫ АРКТИКИ
  - СПРАВА ОТ МАЗУРУКА
  - В НЕБЕ АНТАРКТИКИ
  - ЗАГАДКИ ЛЕДЯНОГО КОНТИНЕНТА
  - ИСПЫТАНО ДЛЯ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ
  - БЕРМУДСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК
  - ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ ДОЛГ

Лебедев А. А., Мазурук И. П
Над Арктикой и Антарктикой

Илья Павлович Мазурук и Александр Арсентьевич Лебедев принадлежат к числу тех славных летчиков, чья жизнь насыщена интереснейшими событиями. Их книга прослеживает путь летчиков двух поколений, начиная с 1929 года. Совпадение — оба они пролетали до пятидесяти семи лет. Авторы показывают и сложность полетов в 30–е годы в Средней Азии, и моменты борьбы с басмачами, и трудности освоения авиатрасс Дальнего Востока, некоторые из которых впервые проложил Мазурук, и героические будни ледовой разведки. Начиная с 1937 года, т. е. с момента высадки четверки папанинцев на Северном полюсе, имя Мазурука не сходит со страниц печати. Илья Павлович — автор детских книг, многие из них переведены на иностранные языки. В книге освещена вкратце героическая эпопея создания дрейфующей станции в Центральной Арктике. Читатель узнает, как непрост был перелет Мазурука с места его первой посадки в районе полюса в лагерь папанинцев, хотя они были совсем рядом. Работали полярные летчики и с геологами. Интересно описаны полеты на гидросамолёте. Большую ценность представляет освещение одной из самых крупных экспедиций — высокоширотной экспедиции 1954 года. Глазами экипажа Героя Советского Союза В. И. Масленникова мы видим, как создавалась дрейфующая станция СП–4 и как затем была обнаружена старая льдина с остатками лагеря СП–2 спустя три года после того, как её покинули работники научной станции. Сложность работы в условиях Арктики хорошо показана в рассказе «505 с полюса». Летчики поколения Александра Арсентьевича Лебедева пришли в полярную авиацию после Великой Отечественной войны. Они имели опыт полетов и знание новой авиационной техники, которую предстояло внедрять на Севере, но не знали ещё «характера» Арктики. Лебедев и его товарищи работали бок о бок с известными полярными летчиками с не меньшей нагрузкой, одновременно перенимая их опыт. Прежде чем начать осваивать полеты в высоких широтах, Лебедев достаточно полетал, и не один год, над Чукоткой и Таймыром. На самолете Ли–2, оборудованном лыжным шасси, он производил посадки на безымянных замёрзших речках и озерах, на снежных куполах гор, выбирая посадочные площадки с воздуха, Много больных вывез с далёких зимовок северного побережья и островов Ледовитого океана, доставляя их в оборудованные больницы крупных

поселков на материке. Приходилось вести поиски и находить терпящие бедствия геологов, сбрасывать почту и другие необходимые грузы для зимовщиков в труднодоступные поселки, где нет возможности произвести посадку. Показавший отличное владение летным делом Александр Арсентьевич был переведен на наиболее трудный участок работы — в высокоширотные экспедиции. Здесь ему было у кого поучиться и перенять опыт. Пройдя школу у Героя Советского Союза Масленникова, в конце экспедиции 1954 г., в самый трудный её период, Лебедев выполнял очень сложное задание, которое и описал здесь. Летал по восемнадцать–двадцать часов без посадки на тяжелых четырехмоторных ледовых разведчиках Ту–4, на них же садился на дрейфующие льды океана, обеспечивая топливом «прыгающие» отряды экспедиции, работая как бензовоз. Лебедев, так же как и Илья Павлович, неоднократно производил посадки в районе Северного полюса. В одном из таких полетов по снабжению дрейфующей станции в октябрьскую полярную ночь Арктика и ему показала свои «зубы» — в сложных метеорологических условиях экипаж потерпел аварию. «Лагерь Лебедева» просуществовал немногим более суток, был обнаружен и доставлен на дрейфующую станцию СП–7 вертолётом. К тому же можно добавить, что это был первый полет вертолёта ночью (командир — Валентин Андреев). Есть одно совпадение в этой аварии: она произошла в том же районе, где исчез экипаж Леваневского. Бывает… Авторы рассказывают о своей встрече с Яном Иосифовичем Нагурским, первым русским полярным летчиком, о знакомстве с Борисом Григорьевичем Чухновским — старейшим летчиком Советской полярной авиации. Вкратце освещаются полеты первопроходцев высоких широт — летчиков М. В. Водопьянова, В. И. Масленникова, И. И. Черевичного, В. В. Малькова, штурмана В. И. Аккуратова. Мазурук и Лебедев — участники Второй Антарктической экспедиции. Илья Павлович руководил летным отрядом, базирующимся на дизель–электроходе «Лена», участвовал в морской экспедиции, которая обследовала берег материка на запад от Мирного до моря Уэдделла. Лебедев проводил аэрофотосъёмку береговой полосы: от холмов Вестфолл до островов Уинд–милл (это около трех тысяч километров побережья, куда входит и Берег Правды, на котором выросла всем известная обсерватория Мирный); принимал участие в создании внутриконтинентальной станции Комсомольская, доставляя необходимые грузы на станцию Оазис. Довелось найти в море Дейвиса «бункерный» айсберг с озером пресной воды, которое «напоило» на обратный путь теплоход «Кооперация» (он не имел опреснительной установки). Авторы

рассказывают и о загадках шестого континента. В нескольких эпизодах нашли отражение боевые дни летчиков в годы Великой Отечественной воины. Мазурук выполнял ответственное правительственное задание — организовывал перегоночную авиационную трассу Аляска — Сибирь, по которой было доставлено на фронт более семи тысяч боевых самолетов. Лебедев с первых дней войны — летчик–истребитель, ведёт воздушные бои, сбивает фашистские самолеты, штурмует вражеские аэродромы, прикрывает наземные войска от самолетов противника. Оба награждены орденами и медалями. Мазурук и Лебедев к тому же летчики–испытатели, Ряд лет Илья Павлович возглавлял испытательную службу Государственного научно–исследовательского института гражданской авиации, сам лично испытывал новую авиационную технику начала 50–х годов. Лебедев проводил испытательскую работу в 60–70–е годы. Есть в книге и эпизоды, повествующие о полетах прославленных летчиков над океанами и континентами. Так, Лебедев рассказывает об одном из своих полетов в Южную Америку, где оказался свидетелем трагедии чилийского народа. Ценно в книге то, что она устанавливает преемственность между начальными этапами освоения высоких широт и современными исследовательскими работами. Подкупает искренность и достоверность изложенного, о чем могу судить, так как этот период деятельности полярной авиации прошел на моих глазах. Уверен, что книгу с удовольствием прочтет молодежь. (И виртуальные пилоты, заинтересованные проектом «Полярные перелеты» — прим. В. С.)

М. И. Шевелев,
Герой Советского Союза, генерал–лейтенант авиации,
лауреат Государственной премии СССР,
бывший начальник Управления полярной авиации

Главы, помеченные знаком (*), написаны И. П. Мазуруком

ПУТЬ В НЕБО*

В Липецке, неподалеку от дома, где прошли мои детские годы, находился аэродром. В то время людям не часто доводились видеть самолеты. А тут — вот они, на твоих глазах взлетают и садятся. Но, несмотря на это, авиация не вошла ни в мои детские сны, ни в мальчишечьи игры. Может быть, оттого, что отец почти не интересовался небом. Он слесарничал, поэтому, видно, и я рано потянулся к тискам да к напильнику. А когда подрос, пошел работать на электростанцию. В наследство от отца достался мне его беспокойный характер. Я стал одним из первых липецких комсомольцев, заядлым общественником. Работал секретарем волостного комитета РКСМ, потом — завагитпропом в уездном, затем — в губернском комитете комсомола. В 1925 году вступил в ряды Коммунистической партии, меня выдвинули на партийную работу. Летом 1926 года в Орел прилетел известный тогда пилот Найденов, совершавший агитперелет. И в первый же день показательных полетов я поднялся в воздух. Всего–то один круг над городом! Но этот первый, едва ли не самый короткий в моей жизни полет и решил все. В день призыва в Красную Армию настоял в военкомате, чтобы меня направили в авиацию. Так я очутился в Ленинградской военно–теоретической школе летчиков, а после её окончания учился летать в Борисоглебской школе военных летчиков. Каждому курсанту полагалось восемьдесят полетов с инструктором. Кто–то вылетал самостоятельно и раньше, кому–то и восьми десятков не хватало. Меня выпустили на шестидесятом полете, и я слетал настолько удачно, что ничего лучшего и желать было невозможно. Радовался я, радовался мой инструктор Анатолий Гусев.

Одной из обязательных фигур высшего пилотажа, которой должен был овладеть каждый курсант, считался штопор. Но и с ним я легко справился, после нескольких успешных полетов штопор уже не казался мне страшным. Однажды в столовой я высказал такую мысль, что из штопора можно вывести самолет прямо к посадочному знаку. Кое–кто засомневался, а некоторые стали подначивать. Я вспылил — раз сказал, значит, сделаю! И в первом же очередном учебном полете, набрав высоту, кинул машину в штопор. Крутил чуть не до самой земли, едва–едва выкрутился. Но, выходя из штопора, чиркнул все же по земле, покалечил самолет. Как водится в таких случаях, отстранили от полетов, грозили даже отчислить. А до выпуска всего месяц! Не летать воспринималось как самое страшное наказание. В 1929 году я все же получил диплом военного летчика, но направили

меня в гражданскую авиацию, в Ташкентский отряд. И поначалу не пилотом, а бортмехаником. Многие из нас, молодых, совмещали работу техника с летной. Я летал с прославленным героем гражданской войны Василием Федоровичем Каминским, кавалером двух орденов Красного Знамени. У нас в отряде работа тоже была боевая, часто приходилось помогать пограничникам громить банды басмачей. В марте 1930 года в поселке Кзыл — Агач попал в окружение небольшой отряд. Одиннадцать красноармейцев, шесть десятков допризывников, вооружение состояло из одиннадцати винтовок, одиннадцати клинков, шести ружей охотничьих, десятка топоров. А басмачей несколько сот. Впрочем, все это мы уже после узнали, вначале понять обстановку было трудно. У поселка нас обстреляли, мы ответили, разогнали человек пятьдесят всадников. На «Юнкерсе» нашем имелись два пулемета и запас гранат. Каминский заметил, что во дворе кооперативного склада красноармейцы машут руками. Сделали ещё один заход, видим — на двух полотнищах слова: «НЕТ ПАТРОНОВ». Я написал записочку с единственным словом «Держитесь!», из пулеметных лент вытащил патроны, завернул их в свою гимнастёрку. Сбросили на бреющем. Сверток попал по назначению. В общем: шесть дней наши на территории склада держались, благо стены там двухметровые. А мы им с воздуха помогали чем могли. Каминского и меня наградили тогда пистолетами «маузер» («За успешную борьбу с контрреволюцией от коллегии ОГПУ»). В 1931 году был организован дальний перелет, в котором участвовал в качестве бортмеханика. Пять тысяч километров: Харьков — Москва — Пенза — Оренбург — Кустанай — Акмолинск — Павлодар — Семипалатинск — Алма — Ата. По тем временам перелет очень примечательный: на советском самолете, с первым советским мотором воздушного охлаждения. Газета «Правда» с гордостью писала тогда: «Мотор этот изготовлен на заводе имени Фрунзе целиком из советских материалов». Понятно, что на летчика Теодора Вильгельмовича Суонио и на меня как на бортмеханика возлагалась большая ответственность. Мы должны были исключить всякую возможность случайной поломки. После успешного окончания перелета (весь маршрут прошли за семь суток, за тридцать пять летных часов) я мог с полным основанием ответить журналисту: «Недоверие к качеству советских моторов и самолетов нашим перелетом окончательно рассеяно». Теодор Вильгельмович Суонио был прекрасным летчиком, настоящим асом. Финн по национальности, немногословный, неторопливый и исключительно храбрый человек. Орден Красного Знамени он получил во время гражданской войны. Я считал и считаю его

одним из своих учителей. Суонио погиб в бою с бандой басмачей, всего через три месяца после нашего перелета. Товарищ его рассказал об обстоятельствах гибели: «Теодор решил рискнуть. Сильно положив машину на крыло, одной рукой держал управление, другой забрасывал басмачей гранатами… Увлекшись погоней за врагами, Теодор опасно снизился, шел на полной скорости, почти касаясь земли. Произошло непоправимое, он задел крылом за каменистый холм…» Вскоре после успешного завершения перелета меня зачислили пилотом Алма — Атинского летного отряда. Мечта осуществилась, теперь я летал самостоятельно. Как бортмеханик я успел уже налетать свыше ста пятидесяти тысяч километров. Но как летчику опыта мне на первых порах не хватало. В ковыльных степях Северного Казахстана ориентироваться вообще было невероятно трудно. Компас нередко отказывал, о Соколовско — Сарбайских рудных залежах тогда и понятия не имели, и магнитные аномалии на картах, естественно, не показывали. Случалось, завидев в степи всадника, приходилось снижаться. Приземлялся рядом, подруливал, здоровался.

— Аман ба, джолас (приветствую, товарищ).

— Аман, (приветствую), — отвечал восседавший на верблюде всадник.

— Кей де Кустанай? (Где Кустанай?)

Всадник сдвигал на лоб лисью шапку, с важностью оглядывал горизонт и махал в сторону рукой. Пилот благодарил и летел в указанном направлении. Средняя Азия, Казахстан научили строго беречь горючее, внимательно продумывать маршрут, примечать любую деталь в пейзаже. Это было моей первой практической школой, а Дальний Восток, куда меня вскоре перевели, стал подлинной академией.

Здесь оказались и масштабы покрупнее, и трудности побольше, и радости позначительнее. В Хабаровском аэропорту — полнейшая неустроенность. Четыре месяца пришлось спать в служебном помещении. Потом с грехом пополам получил комнатенку при аэростанции. Был молод, неприхотлив и удобствам не придавал особого значения. Главное — летать. Без этого не мог жить.

Моей летающей лодке предстояло работать на трассе Хабаровск — Сахалин. Маршрут этот даже дальневосточники, знающие подлинную меру мужества, нарекли трассой героев. Кстати сказать, открывал её Михаил Васильевич Водопьянов в 1929 году. Трасса действительно была труднейшей в Союзе (летом туманы, к осени коварные тайфуны, зимой морозы до тридцати пяти — сорока градусов). Она тянулась на тысячу

двести километров: сначала вдоль Амура, разделенного на многочисленные рукава, потом над озером Кизи, через поросшие лесом сопки и постоянно бурный летом Татарский пролив… Конечным пунктом маршрута был Александровск — Сахалинский.

Зная, как переменчива и коварна погода на трассе, я не считал для себя зазорным вернуться и переждать, натолкнувшись на плотную стену тумана. А переждав, добирался до ближайшего телефона, чтобы узнать погоду. На аэродроме в Александровске трубку неизменно брал сторож дед Егор. Вооружённый берданкой, он с честью нес свою службу, зорко следя за складом горючего и никого не подпуская к телефону. Звонить приходилось долго и настойчиво, поскольку дед Егор был глуховат и по–стариковски медлителен. А дальше начинался сбор метеоинформации:

— Еропланный еродром!

— Как там видимость, дед?

Дед Егор отвечал не сразу, считая обязательным уточнить, с кем имеет дело.

— Александр Игнатьев? Ты, что ли?

— Нет, дед, Мазурук спрашивает,

— Мазурук, — голосовые связки напрягаешь до предела. — Ты, Илья Павлов?

— Я, дед Егор. Как видимость?

— Это сичас, погляжу. Минуты через две в трубке слышится хриплое дыхание, а затем дед докладывает: — Три столба, милок. Третий смутновато, но видать…

От столба до столба — двадцать метров. Значит, видимость — шестьдесят. С вылетом придется повременить.

— Когда пятый столб будет виден, позвони, дед.

— Ладно, Илья Павлов, позвоню. Отдыхай пока…

Правду сказать, отдыхать приходилось не часто. Край большой, и потребность в полетах большая. Постоянно не покидало чувство, что мы всем нужны, необходимы. Хочу привести сохранившуюся у меня заметку из газеты «Тихоокеанская звезда»: «Река Хор вышла из берегов и на десятки километров залила тайгу и селения. Люди залезали на крыши, не успев даже захватить продовольствие. В крае узнали о бедствии через несколько дней. Телеграф не работал. Заместитель председателя крайисполкома тов. Флегонтов вызвал воздушного каюра, вручил ему записку к председателю Совета и приказал, нагрузить самолет продовольствием. Воздушный каюр полетел над тайгой и сопками искать погибающую деревню. Но как сесть? Всюду плавали бревна. И все–таки он приводнился. Председатель

сельского Совета подъехал к самолету в лодке, принял письмо и продовольствие. Самолет взял больных. Он прилетал в затопленную деревню ещё несколько раз и спас десятки людей. А когда река Хор вошла в свои берега, население деревни поставило в честь прилета монумент». Вряд ли он сохранился, этот «монумент». Но читать и сейчас приятно, звание «летчик» в то время высоко ценилось. Запомнился один полет, во всех деталях запомнился, Над Татарским проливом отказал мотор. Правда, машина у нас трехмоторная, но загружена, что называется, «под завязку» — двенадцать пассажиров и двести килограммов. Чувствую, ничего не могу поделать, теряем высоту. Дело зимой было, а Татарский пролив неохотно замерзает. Значит, здесь и вода, и лед. Садиться и думать нечего, единственная возможность продолжать полет — облегчить машину. Веня Барукнн у меня бортмехаником был. Кивнул ему — почту за борт. Выбросил он все, что можно. А машина снижается. Пассажиры поняли опасность, подают свои вещи. Нет, все равно недостаточно — до воды уже буквально сотня метров. Вдруг, смотрю, Веня раздеваться начал. «Ты что?» — кричу. Рукой только махнул. Он, оказывается, решил пролезть в крылья, слить бензин из запасных баков. Двести килограммов там, но успеет ли? Волны уже совсем близко. Кажется, один момент, одно неосторожное движение — и… И вот вяло, словно нехотя, машина начала набирать высоту. Веня из крыла вылезает, лицо, руки бензином залиты. Ему пришлось отверткой пробивать бак. И дрожит, прямо трясется от холода. Показываю ему, чтобы разбил стекло компаса. Там спирт.

— Разотрись!

— Нет, — кричит. — Что ты, Илья, как поведешь без компаса?

«Черт упрямый, — думаю. — Поморозится как пить дать».

Думать мне, впрочем, некогда. Впереди сквозь снег вырисовывается обрывистый берег. А у меня внезапно отказал второй мотор. Беда, как говорят, одна не приходит! Самолет резко снижается, под крылом уже тайга мелькает. Приказал пассажирам привязаться, разворачиваюсь против ветра. Приземлился очень удачно, только краску поцарапал. Потом по пояс в снегу пробивались к ближайшему селению. Эвены, узнав о несчастье, ушли немедленно в тайгу, пригнали оленей. Мы с Веней и десять эвенов поехали к самолету. Четверо суток рубили просеку, тащили самолет к полянке, с которой можно было взлететь. И вот у самой цели чуть не погибли все наши труды. Рванули олени — вырвали стойку шасси. Самолет остался на одной ноге… Грязные, измученные, лежим мы с Веней на ёлочных ветках у костра и горюем — лететь нельзя, самолет отремонтировать негде. Подходит старый эвен: — Буду работать

всю ночь, сделаю ногу из черной берёзы. Как железо, дерево! Для нарт полозья делаем! Поблагодарил, конечно, старика. — Нет, — говорю, — ничего не выйдет. Самолетам ноги делают на заводе. Старик всю ночь строгал какой–то обрубок, примерял. А наутро «нога» готова. Установили стойку, покачали самолет за крыло. Вроде держит… Дотащили олени машину до полянки, наладил Веня моторы. Новая беда — в баках совсем мало масла осталось. И вновь старик эвен придумал — добавили в бак рыбьего жира и… взлетели! На самолете с деревянной «ногой», с рыбьим жиром в моторе пролетели сто двадцать километров. И при посадке стойка не сломалась… Мне довелось облететь почти весь Дальний Восток — от Камчатки и Сахалина до заброшенных в тайге золотых приисков, делянок лесорубов, глухих деревень и становищ. Всякое, конечно, бывало. Летели однажды в Охотск без пассажиров, везли клюквенный экстракт и лук для цинготных больных. Опять над морем сдал мотор. Сели на воду, чтобы отремонтироваться. Но до темноты не успели, а ночью разыгрался шторм. Машину растрепало. Радио на борту не было. Одиннадцать суток носило нас по волнам. Запаса продовольствия никакого — несколько галет и две плитки шоколада. Пили ржавую воду из радиатора. После недели голода обессилели настолько, что могли только лежать. Потом носом и ртом пошла какая–то противная зелень. Начались галлюцинации: слышались гудки кораблей, человеческие голоса. Не было сил даже приподняться, чтобы выглянуть в иллюминатор. Вот тогда и решил твердо — «Вернусь на берег, сам на примусе сожгу пилотское свидетельство». Помню, лежу и шепчу: «Веня, слышишь? За штурвал больше не сяду, поступлю садовником, буду цветы сажать…» Л копа подобрал нас корабль, когда отлежались мы две недели в госпитале, про цветы и забыл, конечно. Летать! Летать много приходилось, «воздушный каюр» — точное название. Работал с геологами, со строителями. Кому–то нужно подбросить оборудование, куда–то срочно доставить врача. Однажды во время полета пришлось принимать даже роды. Этот «сын неба», родившийся в самолете, сохранил со мной дружбу на всю жизнь, сам стал летчиком. Довелось доставлять изыскателей и проектировщиков в те таежные дебри, где вырос потом легендарный Комсомольск–на–Амуре, так что и себя считаю участником строительства Города Юности. Твердо усвоил: дорога в небо легкой не бывает.

Выработал для себя «кодекс самосовершенствования» из восьми пунктов:

— Тренируйся, будь всегда в форме.

— Пилот не «белая кость»! Участвуй в подготовке самолета к

полету, а если не можешь, то обязательно проверь самолет перед полетом.

— Собравшись в полет, оставь на земле сомнения.

— Ты ведёшь самолет, но он несет тебя. Знай и люби его, как любишь жизнь.

— Знай все, что относится к твоей профессии.

— Авиация развивается, и ты не отставай.

— Пилот — профессия творческая. Думай!

— Возьми в пример лучшего!

Может быть, и наивным мой кодекс покажется. Но мне он помогал, это точно!

СЕРПУХОВ — ГОРОД АВИАЦИОННЫЙ

В 1937 году услышал я впервые эту фамилию — Мазурук. Конечно, не думал тогда, что жизнь моя, летная биография переплетутся с его биографией, с его жизнью Тем более не думал, что дружба наша через пять десятков лет перерастет в литературное содружество, что станем мы соавторами — Илья Павлович Мазурук и Александр Арсентьевич Лебедев. Разница в годах у нас полтора десятка лет. Но удивительно много общего в наших биографиях. Мой родной город был в двадцатые — тридцатые годы настоящим авиационным центром. Размещалась в Серпухове военная летная школа «стрельбом» — стрельбы и бомбометания. Утром город просыпался от рокота авиационных моторов, а вечерами по улицам прогуливались неотразимо мужественные летчики в темно–синих френчах с «курицей» на рукаве (эмблему летчиков в шутку называли «курицей» из–за изображенных на ней двух крылышек, торчащих в разные стороны). Мальчишки, выросшие на берегу моря, мечтают, как правило, стать моряками. А мы, можно сказать, росли «на берегу пятого океана». Мечтали все, как один, — будем летчиками. И мечты наши подогревались событиями тех лет. Сначала Б. Г. Чухновский спасает участников экспедиции итальянца У. Нобиле, потом челюскинская эпопея, полеты в ледовый лагерь О. Ю. Шмидта. Имена первых Героев Советского Союза знала тогда, конечно, вся страна. Мое окончательное решение стать летчиком определил первый самостоятельный «полет» — ещё до челюскинской эпопеи. Шел 1929 год, сравнялось мне тогда девять лет. И самолет был настоящий, и «пилотировал» я самостоятельно. Дело в том, что как раз напротив нашего дома располагался городской театр. А в театре, в одной из служебных комнат, жила семья дяди Яши Климанова. Летом он работал садовником городского сада, а зимой — истопником театра. Три его сына были моими закадычными дружками, и в театре, естественно, я знал все ходы и выходы. Накануне по случаю наступающего Дня авиации в фойе для обозрения установили самолет Р-1 — легкий бомбардировщик и разведчик конструктора Н. Н. Поликарпова. В самолетах–то я уже разбирался к девяти годам. Упустить столь благоприятную возможность «полетать», понятное дело, никак нельзя было. А проникнуть ранним утром в фойе для меня труда не составляло. И вот, забравшись в кабину, я энергично шуровал ручкой управления, нажимал попеременно то одну, то другую педаль. Элероны и руль поворота, подчиняясь мне, отклонялись то в одну, то в другую сторону. Я управлял

самолетом, я «летел». Из–за маленького своего роста, кроме приборов, ничего не видел, но ощущение полета было полным. О воздушных ямах не забывал — облетал аккуратно, а чтобы не потерять ориентировку, высовывал изредка голову из кабины. В общем, чувствовал себя на седьмом небе и жалел только об одном — что нет на мне настоящего, с очками, «летчицкого» шлема. И тут ухо левое за что–то зацепилось. За что? За пальцы дяди Яши, оказывается!

— Черт паршивый, напугал меня до смерти. Никого не видно, а крылья ходуном ходят. Марш отсюдова! Ишь чего — ероплан сломать захотел. Чтоб духу твоего здесь не было!

Не знал дядя Яша, что выйдет из меня в будущем настоящий летчик. Да и я, конечно, не знал. Мечтал только об этом. Запомнилось из детства больше всего то, что с этой мечтой тогда было связано. Помню Оку, помню дядю Костю — Константина Александровича Белокопытова. По состоянию здоровья сменил он штурвал самолета на штурвал глиссера. Мотор авиационный, четырехлопастный пропеллер. А главное — скорость почти «самолетная», шестьдесят километров в час. За кормой усы белой пенящейся воды расходятся. Хорошо! К тринадцати годам стал я внештатным мотористом у дяди Кости. Пропадал на водной станции с утра до ночи. Весной 1934 года уехал дядя Костя на Чукотку внедрять аэросани в быт Крайнего Севера. Он и его товарищи должны были участвовать в спасении челюскинцев, но опоздали: герои–летчики всех уже спасли. А я все равно жалел, что меня не взяли, что не дорос ещё челюскинцев спасать. Все то лето я, конечно, опять работал на глиссере, теперь с Сергеем Персиановым. С мотором никогда возиться не надоедало. Запомнилось неожиданное «благословение», которое я в то лето получил. Запомнилось ещё и потому, что в первый раз, пожалуй, совершил тогда, как взрослый, Поступок.

Опять глиссер, опять Ока, но только мы не мчимся, а плывем против течения со скоростью не более пятнадцати километров в час. Глиссер, принадлежащий военным летчикам, перегружен в два раза и, несмотря на ревущий мотор, работающий на полной мощности, выйти на редан не мог. От деревни Липицы, где был аэродром на заливном лугу, до пристани Серпухов всего–то около десяти километров, а на концерт в театр в тот выходной день хотелось многим. Потому и набилось пассажиров вдвое больше положенного. Посчитали, что и на малой скорости можно добраться. Но мотор, работая на полной мощности, явно перегревается, поскольку для нормального охлаждения не хватает скорости. Я стою на корме у ревущего мотора в отцовской гимнастёрке, в галифе. На голове полувоенная фуражка с

большим козырьком, на ногах что–то наподобие кожаных сапог. Очень хотелось походить на летчиков, хотя бы внешне. Мы уже плывем под пролетом железнодорожного моста, остается совсем немного, около километра, до пристани. Вдруг! Сильная тряска мотора передалась на корпус глиссера, к ней сразу же добавился дробный металлический стук — оторвалась одна из четырех «ног» подмоторной рамы. Если оторвутся остальные, мотор сорвется, и тогда…

Решение приходит быстро. Через переполненную каюту торопливо пробираюсь к сидящему за штурвалом Сереже Персианову. Он ещё не подозревает о назревающей катастрофе, а я, не объясняя, — некогда! — быстро выключаю мотор. Тишина. Сережа не может понять, в чем дело, сердито смотрит на меня. Но и он, и я уже слышим голоса летчиков:

— Молодец парень! Сообразил правильно!

Течение относило нас от пристани, фермы моста «поплыли» вперёд. Мы вместе с Сергеем вышли на корму и увидели — оторвался конец лопасти, сантиметров двадцать, который «нарастили» при ремонте. Пока пробирался секунды к Сергею, оторвалась и вторая «нога», так что я сообразил вовремя.

— Да-а… Действительно.

Нас поднесло к деревне Лукьянове. Летчики стали выходить из глиссера, около меня задержался один из них — высокий, худощавый.

— Как зовут?

— Шуркой.

— Молодец! Хорошим водителем глиссера будешь!

— Нет, это я умею уже. Даже на аэросанях зимой.

— А кем же тогда будешь?

— Как вы, летчиком! — выпалил я, «по–военному» вытянувшись «в струнку», как мне показалось.

— Очень хочешь?

— Очень!

— Ну, раз очень, значит, будешь! Похлопал он меня по плечу, козырнул, словно равному: — Значит, будешь!

— Кто это со мной разговаривал? — спросил я у Сергея, когда все вышли.

— А ты не знаешь, что ли? Да это сам командующий воздушными силами! Алкснис!

…Через два года сбылось «предсказание». Уехал я в Подольск, поступил в фабрично–заводское училище. В шестнадцать лет стал учеником токаря на Подольском механическом заводе и в шестнадцать же лет в Подольском аэроклубе сделал первый шаг к осуществлению своей мечты. Тот

день помню, конечно, прекрасно. Инструктор–летчик Владимир Мореиов вылез из передней кабины самолета и, не останавливая взгляда на мне, отыскал кого–то глазами, махнул рукой. Вижу, как двое учлетов, товарищей моих, тащат мешок с песком, кладут на сиденье в переднюю кабину, которую только что освободил летчик. Сижу ни жив ни мертв. Неужели… Ведь нужно восемьдесят выводных полетов с инструктором, а у меня их только девятнадцать… Подсчеты мои прервал Моренов: — Так вот, Лебедев, три полета по кругу. Повнимательней. Я замер от счастья. Не помню, как подрулил на исполнительный старт, как поднял правую руку, прося у стартера разрешения на взлёт. Взмахом флажка открыл он мне дорогу в воздух, определив мой путь на четыре десятка лет. Налетал я за свою жизнь двадцать тысяч часов, но те первые десять минут запомнились навсегда. Набрал высоту сто метров. Выполняю первый разворот со всей внимательностью, как напутствовал инструктор. Перед вторым разворотом я уже набрал положенные триста метров и над контрольным ориентиром, которым нам служили постройки свинофермы. Стиль же аккуратно развернулся. Осмотрелся. Впереди тоже летящий (вернее, висящий в воздухе) самолет, слева заснеженное поле с черными полотнищами посадочных знаков, служебные постройки аэроклуба, Все правильно! Прибираю газ и перевожу самолет в горизонтальный полет. Замечтался я, наверное, в те минуты. Лечу! Сам лечу! И к действительности вернулся тогда, когда увидел, что ничего не вижу. Попал в облачность. Откуда она взялась? Струхнул даже немного, только на мгновение, поскольку вдруг все прояснилось, все стало видно вокруг. Успокоившись, смотрю, откуда же эта облачность взялась. Самому стало смешно: «облачность» моя уходила вправо и вниз, пряталась в две трубы цементного завода. Впереди «облачности» больше нет, исправил только крен небольшой, набрал потерянные двадцать метров высоты. Как учили, проверил свое положение относительно аэродрома — до третьего разворота ещё «полдороги», все правильно… И вот проплывает подо мной небольшая деревенька с церковью, служившая ориентиром для последнего разворота. Выполняю. Теперь не осрамиться, вовремя убрать газ, чтобы, не добавляя оборотов, сесть у посадочного знака «Т». Приземлился точно, немного только «недобрал». Сел на лыжи, не на три точки, но не отскочил, «козла» не дал. Ура! Я летчик!!! Спасибо тебе, У-2! Это был декабрь 1936 года…

СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС*

В начале 1937 года меня неожиданно вызвал командир летного отряда:

— Мазурук, тебя срочно в Москву требуют… Я лишь краем уха слышал о намечавшейся экспедиции к полюсу, и вдруг… Оказывается, формируя летный отряд, Водопьянов вспомнил и обо мне. Мы были знакомы по Дальнему Востоку, да к тому же земляки, липецкие. Думаю, все–таки он вспомнил меня не как земляка, а как летчика. В общем, вспомнил. И предложил вызвать в Москву. А остальное уже решала комиссия. Выбор у нее был большой, благо хороших летчиков у нас немало. Поэтому и отбирали строго — кое–кому пустяковая простуда закрыла дорогу к полюсу. Но я прошел, утвердили кандидатом… О дрейфующей станции в Центральной Арктике мечтали многие ещё со времён норвежского исследователя Ф. Нансена. Начальник Главсевморпути Отто Юльевич Шмидт, как свойственно ему, стремился воплотить мечту в практические дела. Не имея сведений о погоде Центральной Арктики, невозможно дать точный метеорологический прогноз, невозможно предсказать ледовые условия на трассе Северного морского пути… Чтобы создать на полюсе дрейфующую станцию, нужно было решить вначале самый главный вопрос: как доставить на полюс людей, тысячи килограммов грузов?

Предлагался, например, такой вариант: пробиться на ледоколе как можно дальше на север, а потом отправить к полюсу десяток собачьих упряжек. Самолеты, базируясь вблизи ледокола, будут сбрасывать отряду продовольствие, а впоследствии смогут совершить посадку на подготовленный в районе полюса аэродром и тогда уже завезут все необходимое для зимовки. По другому варианту предлагали использовать парашютистов для подготовки аэродрома. Или чисто десантный вариант — сбросить на парашютах и оборудование, и зимовщиков. Но большинство все–таки высказывалось за дирижабль. Самолетный вариант обсуждался крайне осторожно — авторитет норвежца Руала Амундсена был чрезвычайно высок, и все прекрасно помнили его категорическое предупреждение: «Не летайте, вглубь ледяных просторов. Вы не найдете там ни одного годного для посадки места — ни одного!»

Проект полюсной экспедиции Шмидт поручил разработать Михаилу Васильевичу Водопьянову, одному из участников челюскинской эпопеи, Герою Советского Союза. Водопьянов вместо докладной записки написал целую повесть под названием

«Мечта пилота». В 1936 году она была опубликована издательством «Молодая гвардия». Летчик Водопьянов избрал, конечно, самолетный вариант. Изучив дневники Нансена, американца Р. Пири. он пришел к твердому убеждению — в приполюсном районе место для посадки подыскать вполне возможно. Я лично верил Водопьянову. Он, как немногие, понимал всю серьезность задуманного, хорошо знал коварство Арктики. Авантюр он не любил. Риск — да. Но риск и авантюра — понятия разные. К тому же Водопьянов был выдающимся летчиком, что называется милостью божьей. Горький назвал его «русским самородком». Лучше и не скажешь.

Самолеты у нас были отличные — АНТ–6 конструкции Андрея Николаевича Туполева. Но инженерам и конструкторам предстояло решить десятки дополнительных задач. Ведь в то время самолеты даже не отапливались. А запуск мотора на морозе вырастал в целую проблему. Требовалось оборудовать машины всеволновой радиоаппаратурой, установить множество новых приборов, в том числе радиополукомпас, оснастить экипажи телефонной связью. Мы, летчики, тренировались в слепых полетах. Сначала на У-2, потом на П-5 и, наконец, на АНТ–6, специально переоборудованном для полетов в Арктике. Я оторопел, когда увидел этот самолет. Пароход, а не летательный аппарат. Взлётный вес — до двадцати четырех тонн. Но к моему удивлению и радости, он оказался послушной и надежной машиной. Я любил, когда самолет слушается не мощных рывков, а едва заметных, мягких движений штурвалом и педалями. АНТ–6 был именно таким. Понятие «искусство пилотирования» обретало на нем свой полновесный смысл. Трудно научиться сажать машину с первого захода на три точки. Но к взлёту и посадке я всегда относился с исключительным вниманием и собранностью. Пока не взлетел — ты ещё не в небе, пока не закончил пробег после посадки — ещё не на земле. Впрочем, там, на полюсе, не земля, а льдина. Специалисты подсчитали, что для тяжелой машины необходим по меньшей мере семидесятисантиметровый лед. Но как определить толщину льда с воздуха? День за днём над подмосковным озером Тростянским кружил самолет. Штурман одну за другой бросал на лед обтекаемые железные болванки, большие и малые. После многих сбросов экспериментальным путем удалось определить вес болванки, необходимый для того, чтобы пробить семидесятисантиметровый лед. Примитивный, конечно, «ледомер», но оценить толщину льда все же можно. А для уменьшения длины пробега при посадке флагманский самолет оборудовали гигантским тормозным парашютом, который на полюсе впервые в истории будет

применен в деле… Стартовали 22 марта 1937 года с Центрального аэродрома. 12 часов 30 минут… Четыре мотора с рёвом отрывают машину… Мелькнули внизу Белорусский вокзал, площадь Маяковского. Вот и Кремль, разворачиваю машину на север. До свиданья, Москва! Воображаю, сколько шума наделали мы, пролетая над деревнями и селами. Машины перегружены, высоту набирают медленно. Наверное, стекла дрожали, и звенели, когда четыре гиганта проносились над крышами. Впереди — флагманский самолет Водопьянова, за ним — Василий Сергеевич Молоков и Анатолий Дмитриевич Алексеев. Я взлетал последним. Наша машина считалась вспомогательной, резервной. Загрузка — полная, трудности — одинаковые для всех. Но если какой–то из основных машин обнаруживались неполадки, то нужный агрегат или прибор снимали с нашей Я не привык делить работу на основную и вспомогательную. Надо так надо. То, что я назначен «дублёром», считал справедливым. Водопьянов, Молоков. Алексеев — опытнейшие полярные асы. И все же. не скрою, было обидно: очень уж хотелось самому попасть на полюс. Летели почти все время в довольно сложных погодных условиях. Холмогоры, Нарьян — Мар, Новая Земля. Циклоны шли один за другим, догоняла весна. На Новой Земле остановку не планировали, но пришлось сесть, чтобы заправиться горючим. Здесь, в Маточкином Шаре, прижал нас к земле двенадцатибалльный шторм. Одну из основных машин сорвало и крепко побило. Ремонт, естественно, за счет резервной машины. А значит, мы остаемся? Спасибо бортмеханикам — отремонтировали тот самолет, не трогая наш. Вообще без их самоотверженной работы мы вряд ли выполнили бы задачу. Флегонт Бассейн, Василий Ивашина, Константин Сугробов, Демид Шекуров, Николаи Кекушев…

Золотые руки, а главное — работяги. База нашей экспедиции была организована на острове Рудольфа в архипелаге Земля Франца — Иосифа, на самом северном острове страны. Сегодня при желании к острову можно слетать и вернуться в один день.

А мы в 1937 году затратили на перелет туда двадцать шесть календарных суток. Непогода, ремонты. На острове Рудольфа полной неожиданностью стал… снег. Тот, что лежал на куполе ледника, на подготовленном аэродроме. Его снегом–то можно было назвать только условно. Прямо–таки кварцевый песок! Ничего подобного раньше видеть не приходилось. Жестокие морозы, неистовые ветры настолько изменили структуру снега, что самолеты, остановившись после короткого пробега, не могли сдвинуться с места. Все четыре мотора работают на полную мощность, а самолет недвижим. Возникла совершенно

неожиданная проблема — как взлететь? Положение осложнялось тем, что для полета на полюс нужно было загрузить в машины ещё и дополнительные грузы. Начальника будущей дрейфующей станции Ивана Дмитриевича Папанина можно было понять: дрейф должен продолжаться около года, а рассчитывать на чью–либо помощь не приходится. Стали думать, считать, пересчитывать. Предполагалось первоначально, что к полюсу пойдут только три машины. Теперь стало ясно: должны идти все. Но и это не решало дела. Необходимо было максимально облегчить машины. Пришлось снимать лишние кресла, двери, все имущество, без которого можно было обойтись. Запас продовольствия для экипажа сократили до двадцати килограммов на человека. Бензина взяли только по семь тонн, в обрез — туда и обратно. Но вес машин все–таки превышал допустимый. Общими усилиями придумали схему взлёта с помощью… тракторов. «Комбинация» довольно опасная. Как сами шутили, «цирк на куполе». Надо сказать, что купол ледника выглядит, словно гигантский каравай. Это–то и спасало. «Комбинацию» разработали следующую. Два трактора берут самолет на буксир, тросы закреплены за «Кабаны» — стойки лыжного шасси. Уклон ледника постепенно увеличивается по направлению к берегу, и задача трактористов состояла в том, чтобы стронуть самолет с места. А уж дальше он и сам побежит. Здесь и начинался «цирк». Представьте себе: все четыре мотора работают на полную мощность, скорость постепенно возрастает…

— Отцепляй! — командует летчик.

В хвостовом люкс, высунувшись из самолета, лежит бортмеханик, на каждой из лыж едет «доброволец».

— Отцепляй!

Задача «добровольцев» не совсем простая — быстренько отцепить заведённый за «кабан» трос, мгновенно скатиться с лыжи — и кубарем в сторону, дабы не попасть под хвостовой костыль самолета. А трактористы должны успеть «увернуться» от работающих винтов. Но самая трудная задача, конечно, у летчика: необходимо успеть набрать скорость ещё до конца ледника, который обрывается к морю двадцатиметровой стеной. Надо аккуратно оторвать машину, столь же аккуратно вывести на горизонтальный полет. При такой перегрузке дёргать машину совершенно противопоказано, иначе можно, как говорится, «крылышки сзади оставить»…

К 25 апреля все подготовительные работы были уже закончены, оставалось одно — ждать у полюса погоды. Но синоптик Борис Львович Дзердзеевский ежедневно произносил одну и ту же многозначительную фразу: «Лететь не

рекомендую…» 5 мая погода на острове была отличная. Павел Головин на легком самолете Р-6 вылетел на разведку. Вначале все шло хорошо, на острове механики уже прогревали моторы. Но, достигнув восемьдесят восьмого градуса, Головин радировал: «Сплошная стена. Облаков». Пришлось нам зачехлять моторы. Эр–шестому не ставилась задача достигнуть полюса, да и горючего, по расчетам, на это не могло хватить. И вдруг уже с восемьдесят девятой параллели Головин сообщил, что продолжает полет. У нас на острове его сообщение вызвало немало волнений.

— Приказывать возвращаться уже поздно, — сказал Водопьянов. — Попробуй верни, когда до полюса полторы сотни километров.

— Да, почти невозможно, — согласился Шмидт и улыбнулся неожиданно, — я бы тоже вряд ли вернулся…

Считается, что Северного полюса впервые достигли на самолете американцы Ричард Бэрд и Флойд Беннетт в 1926 году. Однако в шестидесятых годах неожиданно появилась статья шведского метеоролога Лильеквиста. Бэрд я Беннетт, писал он, завысили скорость самолета, предполагая, что идут с попутным ветром. На самом деле метеообстановка во время их полета была совсем иная. Вывод Лильеквиста однозначен: американцы не долетели до полюса около ста шестидесяти километров. Ещё через несколько лет журналист Монтегю вытащил на свет сенсационное «признание Беннетта», якобы сделанное им незадолго до кончины: «Бэрд и я так и не достигли Северного полюса». Монтегю утверждает, что Бэрд и Беннетт, отказавшись от полета к полюсу в связи с поломкой одного из моторов, четырнадцать часов закладывали галсы в непосредственной близости от Шпицбергена и, стало быть, просто–напросто фальсифицировали свои записи. Конечно, пресса всегда охоча до сенсаций. Но в 1978 году в сентябрьском номере «Нэшнл джиогрэфик», официальном издании Географического общества США, появилась сводная карта маршрутов полюсных экспедиций. На этой карте самолет Бэрда поворачивает назад, не достигнув вершины планеты. Если так, то первым на полюсе был советский самолет Р-6. Летчик — Павел Головин, штурман — Анатолий Волков, радист — Николай Стромилов, бортмеханики — Николай Кекушев и Валентин Терентьев. Горючего на обратный путь у них все же хватило, что называется, впритык, моторы остановились уже на пробеге… Вечером 21 мая в Москве на сцене Реалистического театра шла премьера пьесы «Мечта пилота» драматурга М. В. Водопьянова. И как раз в этот день (такое вот совпадение) летчик М. В. Водопьянов посадил самолет у заветной точки пересечения меридианов. В Москве об этом ничего не

знали, в газетах, вообще не сообщалось о полюсной экспедиции. Да. и мы, на острове Рудольфа, не знали о посадке. Бортрадист Серафим Иванов сообщил коротко: «Достигли полюса». Потом ещё сообщение: «Идем на посадку». После короткого перерыва Сима начал отстукивать очередную радиограмму. Номер, количество слов… И. все. Рация самолета замолчала. Что мы только не передумали тогда на Рудольфе! Ну ладно, сломался передатчик. Но ведь у Кренкеля своя радиостанция, почему он молчит? Шли томительные минуты ожидания. Потом часы.

Всё собрались в радиорубке, Москва непрерывно запрашивала, что мы намерены делать. Сразу после вылета Водопьянова погода на Рудольфе снова испортилась. Марк Иванович Шевелев, заместитель Шмидта, решил: как только погода улучшится, тут же вылетаем. Пойдем развернутым строем, тремя самолетами, чтобы просматривать максимально широкую полосу. А пока остается ждать Всем радиостанциям Арктики приказано было замолчать. Только слушать? Поздно вечером на вахту заступил Николай Николаевич Стромилов. В эфире полная тишина. И вдруг неожиданно — точки, тире… Почерк Кренкеля! Стромилов закричал не своим голосом: «Работает! Полюс заговорил!» Через несколько минут наш радист уже записывал радиограмму Шмидта, первую радиограмму с Северного полюса. На следующий день её опубликовали чуть ли не все газеты мира. И здесь текст радиограммы номер один хочется привести целиком:

«В 11 часов 10 минут самолет СССР Н-170 под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом. Для страховки прошли ещё несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 метров до 200. Пробив сплошную облачность, стали искать, льдину для посадки и устройства научной станции. В 11 часов 35 минут Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса внезапно произошло короткое замыкание. Выбыл умформер рации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после установки рации на новой полярной станции. Льдина, на которой мы остановились, расположена примерно в 20 милях за полюсом, по ту сторону, и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре Полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции. Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет. Прошу доложить партии и

правительству о выполнении первой части задания. Начальник экспедиции Шмидт».

Обратите внимание на строки, которые я специально подчеркнул. Удивительно человечным человеком был Отто Юльевич! И мою судьбу он, можно сказать, определил. Случилось тогда на Рудольфе — хуже не придумаешь. Мы жили внизу, на полярной станции, а наши машины стояли на куполе острова. Наверх обычно «взлетали» на лыжах. Ухватишься за стропы грузового парашюта, и ветер сам тащит. Ну а вниз своим ходом, по снежной трассе. Осторожненько–осторожненько. Я молод, самоуверен. Не задумываясь, прибиваю сапоги к лыжам (о слаломных ботинках мы, естественно, и не слыхивали) и — да здравствует скорость! — вниз сломя голову. Голова–то цела осталась, а вот правая нога в гипсе. Отчаяние, крушение всех надежд, жгучий стыд. Мне доверили дело государственной важности, а я… Простить себе не мог. Как мальчишка!.. Одного только хотелось — чтобы пытка эта закончилась, чтобы улетели все поскорей на полюс. А погоды, как вы знаете, все не было и не было…

В один из таких «черных» дней, когда созерцал я мрачно потолок из брёвен, открылась неожиданно дверь, и вошёл начальник экспедиции. Разделся, присел молча на краешек кровати. Не знаю, что уж он прочел в моих глазах. Только улыбнулся вдруг в бороду и говорит: «Ничего, Илюша, полетишь. Полетишь на полюс, я тебе обещаю». Какой душой, каким сердцем нужно обладать, чтобы принять такое решение?! Ведь даже я сам приговорил себя к отстранению от полета. И справедливо приговорил. А он… Тридцать лет мне тогда было. Теперь, с высоты своего жизненного опыта, я ещё лучше понимаю всю великую мудрость Шмидта. Сломать человека несложно, гораздо сложнее уберечь его, чтобы не сломался. Не знаю, как сложилась бы моя судьба, не прими тогда Шмидт своего решения. Не знаю…

На полюс я полетел с костылем. Вёл машину с помощью Матвея Козлова. Его, опытнейшего летчика, ко мне вместо Я. Д. Мошковского вторым пилотом посадили. А я уж больше никогда не позволял себе никаких «штучек» в работе. Потому, наверное, и летал долго… Через четыре дня, в ночь на двадцать пятое мая, мы наконец получили «добро» с полюса. Есть погода! Взлетали один за другим, В. С. Молоков, А. Д. Алексеев… Трактористы стали вытягивать на старт паи! самолет, и в этот момент лопнул трос. Почти час провозились с ремонтом, а к тому времени туман уже затянул южную часть Острова. Взлетели тяжело, с перегрузкой: вес машины — двадцать пять тонн, а по норме — двадцать одна тонна. Нас на борту было шестеро, не

считая пса Весёлого: второй пилот Матвей Ильич Козлов, штурман Валентин Аккуратов, бортмеханик Демид Шекуров; кроме того, инженер Д. А. Тимофеев и парторг экспедиции А. А. Догмаров. Радиста не было, его обязанности исполнял Аккуратов. Вообще предполагалось, что мы тремя машинами вместе полетим. Но пока мы с лопнувшим тросом возились, Молоков и Алексеев нас не могли дожидаться. Ничего не поделаешь, пошли в одиночку. Когда подлетели к восемьдесят третьей широте, облачность резко оборвалась. Над нами сияло ясное голубое небо, а внизу расстилалось бесконечное пространство льда, залитого лучами солнца. В пять часов ноль–ноль минут Аккуратов докладывает: «Под нами Северный полюс!» Мы с Козловым, конечно, оба смотрим вниз.

Спрашиваю шутя:

— Матвей Ильич, земной оси не видишь? Нигде не торчит? С моей стороны не видно…

— С моей стороны тоже нет, — смеясь, отвечает Матвей.

Советуюсь с Аккуратовым. Что делать–то будем? Искать лагерь Водопьянова? Или сядем, чтобы уточнить координаты? Валентин, вижу, мнется. Радиостанция, говорит, барахлит что–то, связи нет. Поищем, продолжает, минут двадцать, если не найдем — сядем. Но кругом лед и лед, никаких признаков пребывания человека. Наконец, решили садиться, не жечь зря горючее. Главным экспертом по льдинам выступал у нас Козлов; только у него был некоторый ледовый опыт. Много льдин просмотрели, но подходящей все не было. Наконец нашли.

«Кажется, вот эта вроде годится», — говорит Козлов.

После повторного осмотра решили садиться. Сбросили дымовые шашки, ещё круг…

Гряды торосов торчат как скалы, боязно… Но приземлились мягко.

Вышли на лед и водрузили советский флаг. Лагерь расцвел двумя яркими оранжевыми палатками, поднялась радиомачта. С трудом отыскали Весёлого, забившегося между тюками с грузом. Обрадованный пес начал с лаем носиться по льду. Перед посадкой Аккуратов пытался сообщить на остров Рудольфа координаты нашей льдины, но в течение трех суток не смог ни с кем связаться. Подслушали только работу Рудольфа. Молоков, оказывается, точно вышел на лагерь Водопьянова, а самолет Алексеева тоже сел где–то во льдах. Впрочем, и он скоро перелетел в лагерь. И мы десять долгих суток сидели за полюсом, мучались с радиосвязью и решали загадку: куда лететь? Кругом Юг, все меридианы в куче, показания компасов непонятные, радиогюлукомпас без надежной связи бесполезен. Молоков и

флагштурман И. Т. Спирин вылетали к нам, искали, но не нашли. Мы с Аккуратовым пытались анализировать их неудачу. Где они нас искали?

— Они не знают, где искать, — говорит Аккуратов. Вернее, мы не знаем, где сидим!

Штурман промолчал…

Только на девятые сутки он примерно определил направление до базовой льдины. Можно взлетать! По дальневосточному опыту я изготовил на бумаге «шпаргалку» — схему поисков методом «коробочка» (по развертывающейся спирали) — и прикрепил её на приборной доске. Но перед самым взлётом штурман сразил меня, предложив курс… в прямо противоположном направлении. Минутное замешательство, и я повел самолет по указанному вначале курсу. Возможно, мы пролетели бы мимо, в сторону от цели, но через двадцать минут напряженных визуальных поисков услышали неожиданно голос из репродуктора: «Поверните влево, ещё влево». Нас заметил на горизонте прилетевший с Водопьяновым кинооператор Марк Трояновский. Мы у цели! Случившаяся десятидневная задержка сильно взволновала и экспедицию, и Москву. На нашем самолете было почти все лагерное и научное оборудование, отсутствие которого задерживало официальное открытие дрейфующей станции «Северный полюс». Кроме того, наступало лето в Арктике, и нужно было думать о том, где приземляться на лыжах на Большой земле. После взаимных радостных приветствий сразу приступили к разгрузке машины. Чего только не выкатывалось на лед из объемистого брюха самолета «СССР Н-169»! Задача выполнена! Полет из лагеря Папанина уже не представлял никакой трудности. Мощный радиомаяк, специально построенный на острове Рудольфа для нашей экспедиции, значительно облегчит обратный путь. На следующий день все четыре самолета уходили обратно. Взлетели один за другим, сделали, прощаясь, круг. Навсегда в моей памяти осталась картина: четыре человека на льдине и бегущая за самолетом собака. Четверо в ледяном безмолвии… Вся страна, весь мир будут повторять их имена — Иван Дмитриевич Папанин, Эрнст Теодорович Кренкель, Петр Петрович Ширшов, Евгений Константинович Федоров. Без малого девять месяцев предстоит им дрейфовать на льдине, впервые с такой подробностью исследовать Ледовитый океан. Имена советских полярников ставили рядом с именем Колумба, газеты всего мира восторженно писали о советской экспедиции на Северный полюс: «Значение её… можно сравнить только с открытием Америки и первым путешествием вокруг света». «В анналах человеческого героизма

это достижение навсегда останется как одно из величайших дел всех времён и народов…»

18 июня наша экспедиция улетела на Большую землю. 25 июня её членов очень торжественно встречала Москва. Сотни тысяч людей собрались на Центральном аэродроме, вышли на улицы города. Потом прием в Кремлевском дворце, награды. Восемь человек, в том числе и я, были удостоены почетного звания Героя Советского Союза. Сохранилась старая фотография экипажа самолета «СССР Н-169». На груди у Матвея Ильича, у бортмеханика Демида Шекурова, у меня — ордена Ленина (Звезду Героя ввели позже), а у штурмана Валентина Аккуратова — орден Красной Звезды. Пометка на фотографии может показаться ошибочной — 1938 год. Но ошибки нет. Мы получили свои награды только через год после окончания экспедиции. До этого времени экипаж нашего самолета нес бессменную вахту на острове Рудольфа, оберегая дрейфующую станцию, с тем чтобы в случае необходимости прилететь на помощь. «Спасать» папанинцев нам не довелось, их снимали со льдины уже у южных берегов Гренландии. Зато пришлось участвовать в поисках самолета С. А. Леваневского, пропавшего без вести в районе полюса в августе 1937 года. Арктика без боя не сдавалась и не прощала малейших промашек. Такой она останется всегда. Тот год оказался богатым на исторические события для авиации. Но ощутил я это, только вернувшись в Москву. Меня приглашали на митинги, утренники, вечера. Приглашали на конференции, на съезды. Вопросов, на которые я тогда ответил, не счесть. Конечно, слава — это приятно. Но и ответственность очень большая легла на плечи. Народ наш любил, любит и будет любить тех, кто работает в небе. А быть достойным этой любви — ох как непросто!

НЕЗАПЛАНИРОВАННАЯ ПОСАДКА*

Полет по маршруту Москва — Анадырь давно уже стал привычным. Скорость, комфорт, улыбающиеся стюардессы… А первые полеты с платными пассажирами по сквозной арктической трассе были осуществлены ещё до войны. Выполнить их доверили экипажам Водопьянова и моему. Модернизированные туполевские самолеты АНТ–6 отлично работали в Арктике, были очень надежными. Но даже минимальный комфорт в них отсутствовал. Тридцать — сорок пассажиров, две–три тонны почты и груза размещались в холодном, продуваемом металлическом фюзеляже, частично даже в крыльях центроплана. Согревали пассажиров оленьи шкуры, шубы, кухлянки и. спальные мешки, разложенные на полу. Летали, конечно, только в светлое время суток со скоростью двести — двести двадцать километров в час. Рейс в шесть тысяч километров длился в лучшем случае пять–шесть дней, а зачастую и пару недель. Не имея прогнозов до следующего пункта посадки, приходилось терпеливо выжидать благоприятной фактической погоды.

Обязательные посадки предусматривались в Архангельске, Амдерме, на Диксоне, в Хатанге, Тикси, Амбарчике на реке Колыме и на мысе Шмидта.

Каждый такой полет давался трудно и экипажу, и пассажирам. Да и риск, честно сказать, был немалый. Радиокомпасов не было, а приборы слепого полета то и дело отказывали. А что такое «антиобледенитель», мы фактически не знали.

После каждой ночевки требовалась многочасовая изнурительная работа технического состава, чтобы подготовить самолет к, очередному полету. Никаких бензозаправщиков тогда не было и в помине. Необходимо было подкатить двадцать — тридцать бочек и ручным насосом «альвеер» закачать бензин в баки самолета, обязательно через замшу. Бензин через нее протекает очень медленно, но зато попадание влаги в баки исключается. Затем обязательно нужно очистить от ночного обледенения огромную площадь гофрированных крыльев, фюзеляжа и хвостового оперения. Все это без горячей воды, только подручными средствами — скребками, метлами, резиновыми шлангами.

После таких изнурительных трудов запускаешь моторы. Сначала помалу, потом на полную мощность, но самолет ни с места, лыжи всегда примерзали. Выручал «микрометр» — тяжелая деревянная кувалда. Один из бортмехаников должен был долго

бить ею по лыжам, а потом на ходу, под струёй воздуха от винтов успеть забраться в самолет и затащить свою увесистую кувалду.

Первый мой полет с пассажирами из Анадыря в Москву запомнился крепко. Самолет Н-169, тот самый, на котором довелось ранее побывать на Северном полюсе. На борту сорок два пассажира, в том числе женщины и дети. Экипаж усиленный: кроме меня ещё два летчика — А. Н. Тягунин, бывший летчик–испытатель, и опытный полярный летчик М. Н. Каминский. Три бывалых бортмеханика, радист и два штурмана самого высокого класса.

Первая часть полета прошла вполне благополучно: Анадырь — мыс Шмидта — Амбарчик — Тикси. После мучительной подготовки вылетели с рассветом из Тикси в Хатангу. Три часа слепого полета в сплошном снегопаде на высоте три тысячи метров. Место правого пилота занимал Тягупин, Камиискиц отдыхал в резерве. В штурманской просторной кабине два полярных штурмана. Ведут ориентировку и счисление путч (радионавигации не было). На четвертом часу штурманская служба доложила, что до Хатанги осталось тридцать минут. Находимся, докладывают, над долиной реки, можно снижаться до визуального полета. Снижаемся. Сильная болтанка, видимости нет, вертикальная скорость снижения — два–три метра в секунду… Из штурманской кабины в пассажирскую быстрым шагом прошел один из штурманов, я как–то инстинктивно подбираю штурвал на себя… Чувствую, что 'штурвал сам энергично идет «на себя», взгляд направо — Тягунин уже выбрал его полностью (вот что значит мгновенная реакция летчика–испытателя!). И в этот момент удар лыжами о грунт. Л на приборе высоты — восемьсот метров. Где сидим — пока не знаем. Видимости нет: сильная пурга. Несколько минут длится немая сцена. Самолет стоит. Цел. Все живы.

Наше оцепенение нарушил пассажир, вошедший в пилотскую кабину.

— Товарищи летчики! А почему нас не приглашают на выход? Вроде бы сели уже… Я растерялся:

— Что? Что вы спросили?

— Почему, — говорит, — в самолете сидим, не выходим?

— Ах, да. Это незапланированная посадка, — объясняю. — В Хатанге погоды нет, посидим здесь до улучшения.

Правду в данном случае пассажирам знать не обязательно.

Подошел отдыхавший Каминский.

— Михаил Николаевич, займитесь пассажирами. Вы хорошо умеете разговаривать с людьми. Объясните им, что это вынужденная посадка, будем ждать улучшения погоды в Хатанге.

Передайте, чтобы без разрешения никто не выходил из самолета…

Ладно, сидим. Где — все ещё не знаем. Видимости нет, сильно метет, осмотреться и определиться нет никакой возможности. Радио молчит.

Наступает ночь, надо заботиться о тепле для пассажиров, в первую очередь для детей и женщин. Переводим их туда, где меньше дует; разжигаем большой примус, которым обычно греем моторы. Завариваем чай, варим пельмени, готовимся коротать ночь. Расположились и мы кто где в своих спальных мешках. Прямо как на Северном полюсе. Никому не спится.

— Вот у меня был случай, — заговорил обычно молчаливый Тягунин. — Захожу я на посадку… Погодка была серенькая, сильный снегопад, но земля–то хорошо просматривалась. А диспетчер посадку не разрешает, угоняет на запасной…

— Но ты–то знал, где находишься! Мог зайти визуально.

— Конечно, мог, но диспетчер сопротивляется, и все…

— Ну и как же ты?

— Сообразил! «Разреши, — говорю ему, — посадку ёлочкой…» Молчит. Долго молчит. Наконец слышу. «Ладно, садись нормально…» Потом многие меня просили поделиться опытом, все пытали, что это за способ…

— Теперь будешь рассказывать, как природа нас сама посадила, — перебил я Тягунина. — Можно сказать, без разрешения диспетчера…

Вбежал, запыхавшись, Демид Шекуров, наш первый механик.

— Илья Павлович! Двое пассажиров ушли «до ветру» и пропали…

— Поручи, — говорю, — кому–нибудь стрелять из ракетницы. А сам организуй ведро для детей, взрослые пусть потерпят до лучших времён. В общем, Демид, сам соображай.

Через десять минут на свет ракет подошли пропавшие, получили замечание за непослушание.

— Илья Павлович! Для детей, как вы сказали, ведро. Вот для взрослых, если уж тяжко будет, привязал длинную верёвку и сказал, чтобы держались крепче…

…С рассветом пурга стихла, осмотрели место, куда приземлился наш огромный самолет. Оказывается, мы сели в горах, километрах в ста южнее трассы. Обстановка вокруг самолета — рассказать, не поверят. Впереди, метрах в трехстах, обрыв и каньон, поросший лесом. Слева, в двадцати метрах, черный выступ скалы выше крыла самолета. Лыжи прошли меж многих крупных камней, наполовину присыпанных снегом, и уперлись в большой валун. Это и затормозило движение самолета

в сторону обрыва, спасло нас от катастрофы.

До аэродрома в Хатанге оставалось ещё двести пятьдесят километров. Наладили радиосвязь, доложили ситуацию и приступили к подготовке рискованного взлёта. Убрали с помощью пассажиров некоторые камни, подсыпали местами снега… Получилась узкая взлётная полоса среди камней длиной около четырехсот пятидесяти метров. Но под уклон и против ветра. Механики под руководством Шекурова, как всегда, проявили мастерство при подготовке моторов. Лыжи наконец получили свою порцию ударов от «микрометра»…

Разворачиваемся на сто восемьдесят градусов. Не останавливаясь, даю полный газ всем четырем моторам. Идем на взлёт. Секунды предельного напряжения, доля удачи, и мы в воздухе…

Часто думаю, что риск — это плата за то прекрасное дело, которым нам, летчикам, выпало счастье заниматься.

…Приветливый аэропорт Хатанга дал нам и пассажирам хороший отдых. А дальше до самой Москвы первый платный пассажирский рейс в Арктике проходил уже без всяких происшествий. И закончился благополучно. Рекламаций, как говорится, не было.

Только один пассажир подошел:

— Нехорошо, товарищи. О туалете на такой случай нужно было заранее подумать…

ПОДАТЬ СЮДА ЧЛЕНА ПРАВИТЕЛЬСТВА!*

В 1941 году я был начальником полярной авиации Главсевморпути, а с началом войны большинство из нас оказались мобилизованными. Иначе, конечно, и не мыслилось: мужество и опытность полярных летчиков были неоднократно проверены ещё задолго до войны. В августе мне присвоили звание полковника и назначили начальником второй авиагруппы Северного флота.

Летом 1942 года, когда Гитлер развертывал новое наступление на Восточном фронте, Берлин обратил особое внимание на полярные конвои. Союзническая артерия ленд–лиза тянулась в то время через Атлантику до причалов Архангельска, Мурманска. Прервать эту артерию, оставить СССР в полной изоляции — такая задача ставилась перед флотом фашистской Германии.

В целом поставки по ленд–лизу не превышали четырех процентов от промышленности Советского Союза в годы войны. Но в то лето помощь союзников была для нашей страны особенно существенна. Эвакуированные на восток заводы ещё только налаживали производство. Не хватало самолетов, танков, боеприпасов, машин, тягачей…

Когда в конце июня из Исландии вышел союзнический конвой PQ–17, фашисты приложили все усилия, чтобы полностью уничтожить его. Надводный флот и подводные лодки, бомбардировщики и торпедоносцы — все было брошено в бой.

Теперь мы знаем, что из тридцати пяти торговых судов конвоя немцы потопили двадцать три. Теперь мы знаем — в трагедии этой повинно и Английское Адмиралтейство. Сталин в те дни направил специальное послание У. Черчиллю, где говорилось: «Приказ Английского Адмиралтейства 17–му конвою покинуть транспорты и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым».

А тогда, в июле 1942 года, мы знали только одно — что большая часть конвоя погибла. Уцелевшие суда ушли к побережью Новой Земли. Нужно было спасать то, что ещё можно спасти.

…Моторы «Каталины» — моей летающей лодки — ревут ровно и глухо, тянут над океаном широко распростертые крылья. Берег изрезан фьордами и проливами, которые здесь называют «шар». За дюралевой переборкой голос радиста:

— Идем вдоль Костина Шара… У нас пока чисто…

«Да, чисто, — думаю я. — А жаль… Надеялся, что тут, у Костина, кого–нибудь сыщем. Место для стоянки удобное…»

Час за часом все одно и то же — камень, вода, небо, снег… Бегут дикие олени, запрокинув гордо свои ветвистые головы… Иногда, очень редко, мелькнет под крылом избушка охотника–промысловика, вокруг нее разбросаны бочки…

— Илья Павлович, — голос штурмана, — может, снизимся ещё малость?

— Да и так все видно отлично, — отвечаю ему. — Если какой корабль и застрял здесь, так непременно сыщем.

Прошли Гусиную Землю, скоро — становище Малые Кармакулы, «столица» Новой Земли. Можно совершить посадку, попить чайку…

Я начал уже разворачиваться. И вдруг заметил: кажется, корабль!

С ревом прошли над обширным заливом Моллера, в глубине его, на севере — Малые Кармакулы, а на юге — губа Литке. Приткнувшись носом к каменистой отмели, стоял, недвижим, транспорт. На корме его хлопал флаг.

— Американец… брошен, видно… будем садиться… Прошли над бухтой, залитой солнцем. Кое–где ещё мерцали призрачно–голубые глыбы льда, искрились на берегу снежники.

— Передай на базу: «Сажусь, залив адмирала Литке».

Под фюзеляжем самолета стремительно пролетали назад камни. Потом мох, кочкарник, опять камни…

— Не навернемся? — спросил стрелок–радист. Ненужный, конечно, вопрос и не вовремя задан.

— На то мы и полярная авиация, чтобы садиться где угодно.

Я направил машину прямо в центр бухты. Волны почти нет, только бы льдинку не зацепить. Лодка коснулась воды, моторы смолкли. Когда открыл фонарь, стало тихо–тихо.

— Штурман, вылезай… Проветримся. А ты, Саша, посиди здесь без нас, поскучай…

Громадный американский сухогруз стоял совсем рядом. Мы подошли к нему на своем клипер–боте. Полная тишина, на палубе никого.

— Дрыхнут, наверно, — предположил штурман.

— Да нет. Чует мое сердце, брошен… Полезем?

Нам удалось подняться на палубу. Ни души. Но чувствовалось по всему — каюты покинуты совсем недавно, на камбузе ощущался запах кофе. Вдоль спардека стояли два сверкающих американских паровоза, из трюма мрачно, словно пришельцы из иного мира, глядели на нас башни тяжелых танков.

А в другом трюме были пачками сложены крылья истребителей.

— Добра — хоть завались, можно второй фронт открывать!

— Может, они в Малые Кармакулы все умотали? — подсказал штурман. — Здесь же, в губе Литке, никакой цивилизации, а они без этого не могут…

На самолете нас встретил встревоженный стрелок–радист:

— Я слышал выстрелы здесь, недалеко, за сопками! Что же, пришлось вновь садиться в клипер–бот. Пока гребли к берегу, пока перевалили через сопку, оба мы изрядно употели в наших «сорока одежках». Но не зря! За сопкой целый лагерь команды американского транспорта.

Я искренне поздравил капитана:

— Вам здорово повезло, и нам тоже, что нашли вас… Вы же шли в PQ–17?

Капитан молча кивнул, не проявляя никаких чувств, — истинно «английская» выдержка.

— Вы, — говорю, — наверное, очень опытный капитан, если сумели избежать всех атак — и лодок, и авиации. А теперь вы уже в зоне действия нашего флота и под его охраной можете быть спокойны. Порт вашего назначения — Архангельск?

— Да, — отвечает капитан. — Но я уже достаточно клал свою башку на рельсы… Больше не стану! Я, как было условлено, довёл свой транспорт до советских берегов…

— Постойте, — говорю, — берег берегом. Но порт–то назначения — Архангельск? Вот эта отмель, на которую вы посадили свою коробку, разве это порт?

— А мне плевать, — отвечает капитан. — Порт не порт… Я уже привел корабль в Россию… Или я ошибся? Или эта земля не ваша?

— Конечно, — говорю, — Новая Земля — наша территория. Но кому нужны здесь ваши танки и самолеты?

— Безразлично! Мне плевать! — уперся капитан. — Я требую выслать сюда члена Советского правительства. Я сдам груз ему, и пусть он переправляет нас в Штаты!

Он все же вывел меня из терпения.

— Как же! Советскому правительству только вами теперь и заниматься! Послушай, камрад, ну имей же голову на плечах! Тысячи миль от железной дороги! Здесь даже комары не летают — кусать некого! А ты портом его называешь!

— Мне с летчиком говорить не о чем! — отрезал капитан. — Пусть сюда прилетит член Советского правительства…

Тут и мне сказать больше нечего. Оборачиваюсь к штурману, который все это время исполнял обязанности переводчика:

— Ну… ты видел? Штурман развел руками:

— А что делать? Одно остается — покажись ему… Да, придется… Снял я комбинезон, снял куртку. Матросы американские давно уже к нашему спору с капитаном прислушивались, а теперь окружили, сдвинулись: ничего, видно, понять не могут. Снял я меховой жилет, остался в кителе. А на кителе у меня — значок депутата Верховного Совета.

— Ну вот, — капитану говорю, — добился ты своего. Я и есть член Советского правительства!

Вряд ли я когда–нибудь видел человека более растерянного, чем капитан «Уинстон — Сэйлема». По всей вероятности, он малость ошалел от такого сказочного оборота событий. Захотел видеть члена правительства, и тот явился перед ним.

А матросы переглядываются, улыбаются:

— Смотри, советский сенатор… Прямо с неба! После такого оборота дела я с капитаном заговорил другим тоном.

— Пусть ваша команда идет на корабль, — говорю, — и стаскивает его с отмели. И не забудьте взять всю документацию на груз. Война же, — говорю, — надо же соображать!

…Через час, уже поднявшись в воздух, я дал радиограмму, чтобы выслали корабль помочь американцам. А мы пошли на север продолжать поисковый облет.

По сведениям, дошедшим до меня, «Уинстон — Сэйлем» был снят с мели моряками советского тральщика «Диксон». С помощью североморцев он все–таки прибыл к месту назначения…

ПОЛЯРНЫЙ МОСТ

В начале августа 1942 года в разгар боевых действий меня неожиданно вызвали в Москву на заседание ГКО — Государственного Комитета Обороны. Я был назначен начальником Красноярской воздушной трассы ВВС Аляска — Сибирь и командиром первой перегоночной авиадивизии. Как известно, ряд отечественных авиационных заводов были эвакуированы на Восток.

Для пуска их на новом месте требовалось время, и на фронтах остро ощущался недостаток в боевых самолетах. Враг обладал значительным преимуществом в воздухе. Советское правительство принимало все меры для активизации поставок английской и американской боевой техники. Но как доставлять её в СССР? Один путь пролегал от портов западного побережья Америки через Тихий и Индийский океаны в Персидский залив, в порт Басру. Для перевозки самолеты приходилось разбирать и упаковывать в ящики. Суда шли по этому пути более двух месяцев. А затем из Басры ящики через Иран транспортировали по железной дороге. И только часть самолетов после сборки в Басре отправлялась в СССР воздушным путем, своим ходом. В целом путь довольно надежный, но очень долгий.

Второй путь — тоже морской — был значительно короче, но сопряжен с большим риском. Он проходил в северных широтах Атлантики — от восточного побережья Америки, мимо Исландии, через Северное, Норвежское и Баренцево моря до Мурманска или Архангельска. Гитлеровские морские и воздушные силы, базировавшиеся в Норвегии, активно противодействовали прохождению судов союзников. Я уже говорил о трагедии конвоя PQ–17 — на дно моря ушло тогда двести десять самолетов, четыреста тридцать танков, три тысячи триста пятьдесят грузовых машин, около ста тысяч тонн военных грузов. И это накануне Сталинградской битвы…

Государственный Комитет Обороны принимал все меры, чтобы ускорить доставку военной техники, чтобы исключить по возможности потери. Поэтому требовалось проложить надежный воздушный путь. Подготовка воздушной трассы через Аляску и Сибирь началась ещё в конце 1941 года. Начальник Аэрофлота, прославленный полярный летчик, Герой Советского Союза В. С. Молоков, получив задание и мандат уполномоченного Государственного Комитета Обороны, возглавил группу видных авиационных специалистов, которая вылетела в Сибирь, Якутию и на Чукотку для выбора наилучшего направления авиатрассы и

проведения подготовительных работ по созданию аэродромов и необходимых служб.

Группа предложила вначале три варианта воздушной трассы Аляска — Сибирь. Первый из них — вдоль Северного морского пути. Второй — с Аляски через Камчатку и Комсомольск–на–Амуре. Третий — через Чукотку и Якутию на Красноярск. Государственным Комитетом Обороны был утвержден третий вариант: Аляска — Красноярск.

Протяженность авиатрассы, начинавшейся в Фэрбенксе, составляла шесть тысяч пятьсот километров, она пролегала над одним из самых суровых районов нашей страны, зато путь над морем (через Берингов пролив) был в этом случае минимальным. Преимущество принятого варианта заключалось также в том, что большую часть года на большей части трассы преобладала устойчивая антициклональная погода. Крупные (по сибирским меркам) населенные пункты — Магадан, Якутек, Киренск — делили трассу почти на равные участки. Важно было и то, что конечный пункт — Красноярск — лежит на Транссибирской магистрали. Отсюда самолеты могли следовать к фронту уже по железной дороге.

Нужно сказать, что до войны состоялось лишь несколько перелетов между Чукоткой и Аляской. Большая часть авиатрассы оставалась «терра инкогнита» — даже точных карт местности к тому времени ещё не существовало, да и магнитные компасы работали в этом районе ненадежно. Но выбирать, как говорится, не приходилось. В кратчайшие сроки необходимо было изыскивать строительные материалы и доставлять их в труднодоступные места, сооружать жилые и служебные помещения, завозить горючее и смазочные материалы, организовать на аэродромах техническую и метеорологическую службу, связь, обеспечить питание летного и технического персонала, всех строителей трассы. Мне потребовалось бы долго перечислять специалистов, начальников и командиров различных степеней, рядовых сотрудников, и все равно я не смог бы назвать имена всех тех, кто в тяжелое для Родины время вложил огромный труд в дело создания воздушного моста, соединившего два континента.

В небывало сжатые сроки были построены аэродромы, созданы необходимые службы. В мирное время по существовавшим в авиации нормативам на подобное строительство ушло бы не менее четырех лет, а тогда все сделали за десять месяцев.

В чукотском поселке Уэлькаль, например, пришлось единственным трактором разравнивать галечную косу. Для

посадки боевых самолетов место малоподходящее, но выбора не было. Из Владивостока на двух судах привезли деревянные рейки и гвозди. Стояла глубокая осень, морозы, море штормило. С большим трудом удалось переправить на берег гвозди, многие тонны гвоздей. А деревянные рейки пришлось сбросить в море. Расчет был прост: волной их прибьет к берегу. Прибить–то их прибило, но раскидало на несколько километров. Собирать их и вслед за этим таскать на себе пришлось строителям — автомашин не было. Решетку, сколоченную из реек, уложили на гальку, утрамбовали глинистым раствором (глину нашли на месте). Полудеревянная, реечно–грунтовая взлётно–по–садочная полоса была тем не менее готова к сроку и потом ещё много лет служила исправно.

Возле маленького поселка Маркове, приютившегося в тундре на берегу реки Анадырь, пришлось под аэродром занять огороды местных жителей, вырубить кустарник, выкорчевать пни. Вместе с группой строителей работало все население поселка, даже школьники на носилках таскали на полосу глинистый грунт с реки и утрамбовывали его. Осенью и зимой помог мороз, а летом настелили на полосе металлические листы, доставленные по реке.

К началу перегонки самолетов и этот аэродром вошёл в строй и обеспечил перелеты боевых машин. Управление ВВС оперативно организовало подбор летного состава и обучение полетам на американских боевых самолетах (некоторое их количество уже получили морским путем). Под руководством полковника Н. Романова из 25 полков были отобраны наиболее подходящие кадры и сформирована перегоночная авиадивизия из пяти полков.

В августе 1942 года весь состав авиадивизии прибыл по железной дороге в Красноярск, а затем транспортными самолетами Аэрофлота был доставлен в намеченные пункты авиатрассы. И в дальнейшем все перевозки по трассе — и людей, и грузов — обеспечивал специальный авиаполк в составе 28 экипажей под командованием В. А. Пущинского. Очень пригодился и богатый опыт полярных авиаторов. Многие полярные летчики, инженеры, техники, связисты вошли в состав перегоночной авиадивизии.

В конце сентября 1942 года авиатрасса уже действовала, началась перегонка боевых самолетов на Аляску. Одновременно, правда, шли и интенсивные работы по достройке аэродромов, улучшению организации служб. Перегонка самолетов осуществлялась эстафетным методом. Каждый из пяти авиаполков работал только на своем участке трассы, старательно

изучал его особенности, — как говорится, привыкал к трассе. В пункте назначения, передав машины соседнему полку, летчики возвращались к месту базирования на закреплённых за полками транспортных самолетах.

На Аляске, в Фэрбенксе, была организована советская военная миссия по технической приемке самолетов, которую возглавлял полковник М. Мачин. Наш летный и технический состав под руководством американских и советских специалистов изучал передаваемые нам самолеты: Р-39 «Аэрокобра», средние бомбардировщики Б-25 и А-20 «Бостон», а также военно–транспортные самолеты Си–47. Все машины имели, конечно, конструктивные и прочие особенности. В целом у них были неплохие тактико–технические данные.

Большие трудности для советских авиаторов создавал вначале языковой барьер. Все инструкции и надписи в самолетах были, естественно, на английском. Кроме того, принятые на Западе единицы измерения приходилось постоянно, даже и в полете, переводить в метрическую систему мер: галлоны — в литры, футы — в метры, мили — в километры. Несмотря на новизну обстановки и трудности одновременного изучения языка и авиационной техники, большинство наших летчиков и техников хорошо справлялись с делом. Инструкторы–американцы удивлялись их способностям. Вскоре между советским и американским персоналом установилась атмосфера взаимопонимания и доброжелательности. Однако нельзя сказать, что все авиаспециалисты из США, занятые на трассе, энергично помогали нашей армии. Одни относились к делу с душой, другие — в рамках служебных обязанностей, с американской расчетливостью, а третьи всячески тормозили темпы поставок самолетов.

Перелеты осуществлялись, как правило, группами. Вёл такую группу лидер–бомбардировщик — командир подразделения или опытный летчик. В экипаже его самолета были штурман и радист. За лидером следовали в строю самолеты–истребители, а замыкал строй второй бомбардировщик — помощник лидера. Он следил за всеми самолетами и в случае необходимости сопровождал отстающих или тех, кто шел на вынужденную посадку. Бомбардировщики и транспортные самолеты перелетали по трассе в большинстве случаев в одиночку. До войны считалось непреложным правилом, что большие полеты в Арктике, в полярных областях могут выполняться только опытнейшими экипажами при наличии хорошего запаса горючего, продовольствия и соответствующего аварийного снаряжения на борту самолета. О таких перелетах много писалось в центральной

печати как о значительных достижениях. Да так оно и было. Однако война заставила пересмотреть привычные «нормативы».

По труднейшей арктической трассе летали десятки и сотни молодых, малоопытных вначале летчиков. Причем летали они на крохотных истребителях, конструктивно не рассчитанных на большие перелеты. Ведь в боевой обстановке истребители находятся в полете час–полтора. Приходилось подвешивать дополнительные баки, чтобы горючего хватало на четыре часа. А баки эти, естественно, усложняли пилотирование машин, особенно в плохую погоду. К тому же почти все самолеты не имели отопления. Понятно, что четырехчасовой полет в холодном самолете с обмерзшими стеклами и без автопилота был для летчиков–истребителей очень серьезным испытанием.

Первый участок трассы проходил вначале над Америкой — от Фэрбенкса до Нома и далее до Берингова Пролива — восемьсот шестьдесят километров над дремучими лесами долины реки Юкон, над холодным, почти постоянно хмурым Беринговым проливом. А затем уже над территорией нашей страны — ещё семьсот километров над горными массивами восточной части Чукотки до аэродрома в поселке Уэлькаль. Погода в этом районе обычно стояла плохая. В общем, это был довольно сложный участок маршрута, его постоянно обслуживали пилоты первого авиаполка, которым командовал подполковник П. Недосекин, а впоследствии — подполковник Н. Васин. Второй авиаполк базировался в Уэлькале на берегу Анадырского залива, командовал им подполковник А. Мельников, а в дальнейшем — майор М. Павленков. Я уже говорил, что аэродром был построен наспех. Личный состав, несмотря на суровый климат, жил в примитивных фанерных домиках. Однако все невзгоды быта и трудности перелетов летчики переносили мужественно.

Протяженность второго, необычайно сложного участка трассы составляла тысячу четыреста пятьдесят километров. Он проходил над безлюдной центральной частью Чукотки, над высокогорным районом Омолона и Колымским хребтом, заканчиваясь в поселке Сеймчан на реке Колыма.

Третий участок — от Сеймчана до Якутска, общей протяженностью тысяча двести километров — был самым трудным на всей трассе. Он пролегал над обширной высокогорной территорией, пересеченной хребтами Черского и Верхоянским, а также над полюсом холода в районе Оймякона. Здесь самолеты пилотировали летчики третьего авиаполка, которым первое время командовал подполковник Н. Твердохлебов, а затем — майор Б. Фролов. На этом участке приходилось постоянно лететь на большей высоте, в кислородных

масках, при очень низких температурах.

Два последних участка трассы — от Якутска до Киренска (протяженностью тысяча триста сорок километров) и от Киренска до Красноярска (девятьсот двадцать километров) — проходили частью вдоль реки Лены, частью над сплошной сибирской тайгой. Четвертым авиаполком, базировавшимся в Якутске, командовал Герой Советского Союза майор С. Власов, а впоследствии — подполковник П. Смоляков. Пятым авиаполком, базировавшимся в Киренске, командовали последовательно М. Матюшин и И. Пронюшкин.

В этих районах перегонку самолетов зимой усложняли морозы и морозные туманы, а летом — густой дым от частых лесных пожаров. В Красноярске, конечном пункте авиатрассы Аляска — Сибирь, американские самолеты принимала специальная комиссия ВВС, Здесь часть машин шла на формирование боевых авиаполков, а часть переправлялась по воздуху или по железной дороге на пополнение действующей на фронтах боевой авиации. Долгими зимами по всей трассе почти постоянно стояли лютые морозы, доходившие до пятидесяти — пятидесяти пяти градусов, а в районе Оймякона — до шестидесяти — семидесяти градусов. Машины на аэродромах покрывались ледяной коркой, масло и смазка становились твердыми, как камень, а резина — хрупкой. Лопались шланги, выводя из строя тормоза и гидравлику. Ангаров же на трассе не было, все–работы приходилось выполнять под открытым небом. Наши инженеры и техники, эти самоотверженные умельцы, обмораживаясь сами, умудрялись примитивными средствами ремонтировать, разогревать и отправлять в полет самолеты. В качестве подогревателей, например, использовались паяльные лампы, большие примусы, а то и просто бочки с бензином. В общем можно смело сказать — без инициативы и находчивости нашего персонала, без определенной доли риска перегонка самолетов по этой труднейшей авиатрассе была бы попросту невозможна.

В короткое летнее время тоже возникали свои сложности — туманы на аэродромах, низкая облачность, знаменитый сибирский гнус. Лесные пожары заволакивали дымом большие пространства, приходилось летать вслепую, хотя к слепым полетам только немногие были подготовлены. Следует отметить, что на истребителях до середины 1943 года не было радиокомпасов (магнитные компасы в этих районах зачастую сильно барахлили), а на аэродромах отсутствовали приводные радиостанции. Да и работа метеослужб оставляла желать лучшего — в этой почти ненаселенной местности для добротного прогноза

просто не хватало метеоданных. Несмотря на все эти трудности, аварийность на трассе была в общем–то небольшой. Личный состав сознавал, конечно, и тяжесть, и ответственность своей работы, но мужественно, а главное — охотно выполнял её. Всем, чем могли, помогали и местные власти, и население.

Вспоминается обычный в тех условиях эпизод. В феврале 1943 года ведомую мной группу из двенадцати «аэрокобр» пришлось посадить на замёрзшую песчаную косу реки Колымы у поселка Зырянка, поскольку аэродром назначения Сеймчан был плотно закрыт туманом. В Зырянке термометр показывал минус сорок шесть градусов, подогревателей не было. И все же утром вся группа — четырнадцать самолетов — смогла улететь. Бортмеханик моего лидера–бомбардировщика Дмитрий Островенко призвал на помощь местных жителей. Всю ночь взрослое население Зырянки топило дровами железные печки под накрытыми большими кусками брезента «аэрокобрами». И брезент, и дрова, и печки (из собственных домов в том числе) принесли жители поселка…

Вынужденные посадки на трассе, особенно в сильные морозы, приводили порой к самым печальным последствиям. Летчика старшину И. Дьякова, севшего на неисправном самолете в районе Верхоянских гор, удалось, например, вывезти только через тридцать четыре дня (с помощью оленьих упряжек). Хорошо, что место его посадки было четко зафиксировано и в течение месяца ему сбрасывали с воздуха все необходимое.

А иногда даже благополучная вынужденная посадка заканчивалась трагически. Только много лет спустя, например, был обнаружен фактически неповрежденный самолет Р-40 и останки замёрзшего летчика. Потеряв ориентировку, оставшись без бензина, он сумел в горах посадить машину, но без радио, без горючего, без еды был обречен…

Надо ещё добавить, что специфические условия на трассе невольно заставляли и нас, и американцев постоянно заниматься доработкой машин. Вначале, например, американцы поставляли нам самолеты с обычной резиной, которая, конечно, не выдерживала наших сибирских морозов. Ломались шланги, уплотнения; шины колес…

Пришлось Наркомату внешней торговли СССР направить в США советского специалиста с рецептурой нашей морозостойкой резины. Требования советской стороны были учтены, и вскоре мы стали получать самолеты с хорошей резиной. Выявился также серьезный дефект на истребителях «Аэрокобра»: при выполнении фигур высшего пилотажа корпус самолета деформировался около хвостового оперения. Об этом сразу же сообщили фирме–

поставщику «Белл», но последняя отказалась признать столь значительный дефект. Тогда посланный в США летчик–испытатель Андрей Кочетков в присутствии специалистов фирмы выполнил, рискуя жизнью, полет, который убедительно доказал погрешность в конструкции самолета. Самому летчику пришлось выброситься с парашютом из неуправляемой «Аэрокобры», но в дальнейшем в СССР поставлялись самолеты с усиленным корпусом.

Замечу ещё, что созданный нами воздушный мост между СССР и США быстро приобрел популярность. Этой новой надежной транспортной магистралью стали охотно пользоваться политические деятели и дипломаты.

В январе 1944 года в Якутии гостил видный американский политический деятель сенатор Уилки. На четырехмоторном «Либерейтере» он возвращался из Китая в Вашингтон после большого вояжа по многим странам. Посетил, в частности, и Москву, был принят И. В. Сталиным.

В Якутске американскую миссию гостеприимно встречали местные власти. Несколько дней господин Уилки знакомился с автономной республикой, а свита и экипаж самолета безмятежно отдыхали. В день вылета американские летчики явились на аэродром под заметным хмельком. А за время стоянки вся американская техника при сильных якутских морозах не могла не промерзнуть. Инженер В. Лучников предложил прогреть моторы и оборудование «русским способом», но американцы отказались. Даже с некоторым высокомерием — у вас, дескать, кустарщина, а наш самолет ультрасовременный. «Либерейтер» действительно был оборудован специальным устройством («де–айсер»), которое разжижало бензином холодное масло в моторах.

Мне как главному авиационному начальнику положено было быть на аэродроме, обеспечить надежность полета иностранных гостей. Узнав об отказе от подогрева, я не мог не беспокоиться, но и мои уговоры были совершенно безрезультатны. Пришлось на всякий случай держать наготове санитарную и пожарную машины. Не зря, как выяснилось…

Завершив церемонию прощания, господин Уилки со своей свитой погружается в самолет. Экипаж с трудом запускает холодные моторы — они чихают, фыркают. Не дав двигателям прогреться на малых оборотах, летчики почти сразу переходят на большие. И вот, не запрашивая разрешения на взлёт, «Либерейтер» бежит по снежной полосе, отрывается, набирает метров тридцать высоты… Я вижу: шасси не убираются, один мотор уже остановился; похоже, сдает и второй… В отчаянно крутом развороте самолет плюхнулся на аэродром и,

выкатившись за полосу, зарылся в сугроб…

От катастрофы «Либерейтер» спасло большое мастерство американского летчика. С дрожью в коленях покидали американцы машину. Господин Уилки попросил доставить их на Аляску нашим самолетом. Просьба, естественно, была на следующий. же день выполнена. Но прежде чем отбыть на нашем самолете, ко мне подошел американский второй пилот и торжественно объявил, что он желает подарить мне… «Либерейтер»! Я, понятно, принял это за шутку и невинно поинтересовался, не может ли он в придачу подарить пароход? Слегка обидевшись, американец заявил, что «Либерейтер» принадлежит ему, что сам он — бизнес–меч, а не авиатор, что богатая мама купила ему самолет, дабы он участвовал в войне…

Мне оставалось только пригласить нотариуса для юридического оформления подарка. Составлен был документ, поставлены подписи, печать. Щедрый гость улетел, а на «Либерейтере» появились красные звезды вместо опознавательных знаков американских воздушных сил. Наши умельцы — полярные инженеры и механики во главе с И. Коваленко, В, Чечиным и Д. Островенко — быстро освоили незнакомую американскую технику, отремонтировали подгоревшие моторы. Я сел за руль, тщательно «облетал» подарок и… перелетел из Якутска в Москву. Самолет попал в хорошие руки: после соответствующего обучения его принял от меня замечательный боевой летчик Герои Советского Союза и Народный герой Югославии Д. С. Шорников, спасший в свое время Иосипа Бриз Тцто от фашистского плена…

В общей сложности по трассе Фэрбенкс — Красноярск за время войны было доставлено по воздуху семь тысяч триста восемь самолетов. Это количество можно считать небольшим, если учесть, что в 1944–1945 годах отечественная промышленность выпускала до сорока тысяч самолетов в год. Но в 1942–1943 годах американская авиационная техника, переправлявшаяся нами на фронты, безусловно, помогла в успешном проведении боевых операций. Государственный Комитет Обороны дал высокую оценку деятельности авиатрассы Аляска — Сибирь.

21 января 1944 года мы получили телеграмму члена Комитета, наркома внешней торговли А. И. Микояна: «Якутск. Полковнику Мазуруку. Поздравляю летчиков, инженеров, техников и весь личный состав дивизии и трассы с успешной перегонкой боевых самолетов для фронта. Своим мужеством и упорством вы оказали большую помощь фронту по разгрому фашистских полчищ, вторгнувшихся на Советскую землю. Родина

по заслугам оценит ваш труд в дни Великой Отечественной войны. Желаю дальнейших успехов в вашей трудной и полезной для Родины работе. А. Микоян».

Первая перегоночная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени, многие инженеры, техники и рабочие были удостоены правительственных наград, многие солдаты и офицеры награждены боевыми орденами. Напряженная деятельность личного состава трассы и дивизии (уже под руководством генерал–лейтенанта М. И. Шевелева) продолжалась и после капитуляции гитлеровской Германии, во время военных действий на Дальнем Востоке. Только после капитуляции Японии авиатрасса прекратила свое существование. Приобретенный за три года опыт весьма пригодился затем гражданской авиации в процессе дальнейшего освоения Севера.

ВОКРУГ СВЕТА С ЗАХОДОМ В БЕЛЫЙ ДОМ

12 сентября 1944 года я вылетел из Москвы в США на самолете Си–47. Задание дали совершенно необычное — ускорить получение обещанных по ленд–лизу четырех специальных гидросамолётов «Каталина», а потом до замерзания водоёмов успеть перегнать их и Арктику. Гидросамолёты были крайне необходимы для проводки кораблей и поисков подводных лодок противника. На борту семнадцать человек — экипажи полярных летчиков М. Титлова, В. Малькова и Г. Власова, ведь нам предстояло гнать из Америки четыре «каталины».

Маршрут на Аляску был мне, конечно, хорошо знаком; девять тысяч километров мы проскочили за четверо суток. Летели днём и ночью, чередуя экипажи, и 16 сентября прибыли в Фэрбенкс. Встреча с летчиками нашего первого авиаполка была, понятно, очень приятной, но все же ночью 17–го мы уже вылетели из Фэрбенкса по маршруту, пересекающему с запада на восток Аляску, Канаду и Америку.

Здесь, однако, темп нашего перелета значительно снизился. Мешала строгая регламентация полетов, обязательный таможенный контроль в каждом из аэропортов.

Первая посадка на аэродроме Уайтхорс — маленьком пограничном пункте Канады. Приветливая встреча с должностными и обслуживающими лицами. Таможенник проштамповал паспорта всех семнадцати человек нашего авиаотряда, но упорно задерживал меня, задавая бесчисленные вопросы: — Сталинградская победа — это конец войны? На каком фронте воюет Суворов? Что вы будете делать в Америке? Надо сказать, что в связи с победами Красной Армии авторитет советских людей был очень большой. Любопытство и гостеприимство мы в дальнейшем ощущали повсюду. Но здесь, как выяснилось, был не совсем тот случай. Очередной вопрос звучал так: — Много ли у вас американских денег? Мое недоумение таможенник рассеял, широко улыбаясь, — оказывается, он просто хотел «кое–что получить». Две двадцатидолларовые бумажки решили дело — наши вещи проследовали далее без всякого досмотра.

Вторую посадку — из–за грозы и дождя — пришлось совершить в маленьком канадском аэропорту Форт — Нельсон. Надо, пожалуй, отметить, что почти все маршруты нашего полета были оборудованы радиомаяками. Американский штурман, добавленный в наш экипаж в Фэрбенксе, облегчал нам ориентировку, радиосвязь и оформлял продвижение. В Форт —

Нельсоне пришлось заночевать. Отношение к нам было самое дружелюбное и гостеприимное, заботу о самолете отлично обеспечили наши великолепные полярные бортмеханики, летевшие в составе экипажей, — Шекуров, Зайцев, Терентьев и Макаров. Переводчиком официально считался главный инженер полярной авиации А. Данилов, также летевший с нами.

Третья посадка в хорошем аэропорту большого и красивого канадского города Эдмонтон была кратковременной. Мы без задержки проследовали над канадской землей до пограничного аэропорта Грейт — Фолс, где попали в объятия моего друга полковника Анатолия Котикова. Вместе со своими подчиненными он «проталкивал» через канадскую территорию американские боевые самолеты, идущие по ленд–лизу из США в СССР. Отсюда Котиков должен был отправить наш самолет на родину, а мы после строгой таможенной и других проверок должны были ехать дальше поездом (Чикаго — Питтсбург — Нью — Йорк — Вашингтон).

Путешествие по железной дороге дало нам возможность поближе познакомиться с Америкой. Почти везде нас встречали приветливо и дружелюбно, чувствовалось большое уважение к представителям Красной Армии. В Чикаго, помню, подошел рабочий: «Это форма Красной Армии? Это орден Ленина?» И, получив утвердительные ответы, силой потащил меня к себе домой, чтобы «показать» жене и детям.

Газеты много писали о наших победах, и по всей стране проводился сбор пожертвований для Красной Армии. В Вашингтон после многих пересадок и задержек мы прибыли 25 сентября. В то время в столице нашего союзника было много советских людей — ив официальных представительствах, и просто командированных. В гостинице «Рузвельт», например, я встретил нашего известного артиста Соломона Михайловича Михоэлса. Он с гордостью сказал, что успешно собирает пожертвования богатых евреев на «шубу Сталину», то есть для Красной Армии, так хорошо спасающей евреев от ужасов фашизма. Хоть редко, но встречались все–таки и настороженные, явно недружелюбные субъекты. Показательно, что многие из них знали русский язык. Вероятно, их стараниями вопрос о «каталинах» неожиданно встретил большие затруднения.

Приютила нас в Вашингтоне военная миссия генерала Руденко, которая отлаживала все вопросы по ставки ленд–лизовских самолетов. Представители её знали, естественно, все ходы и выходы, но получение четырех гидросамолётов для полярной авиации день за днём и неделя за неделей задерживалось.

Осень быстро наступала, водоёмы на Севере должны были вскоре замёрзнуть. Перелет на гидросамолётах домой. в Арктику, становился более и более проблематичным. Тогда я вспомнил о любезном приглашении господина Уилки. Прощаясь в Якутске, он пригласил генерала И. Семенова и меня быть при случае его гостями в Вашингтоне. Я попросил нашего посла Андрея Андреевича Громыко сообщить Уилки, что летчик Мазурук, помня его приглашение, прибыл в Вашингтон и желает с ним встретиться.

4 октября в 13.00 господин Уилки принял меня и представителя нашего посольства в Белом доме. В небольшом боковом помещении был накрыт скромно сервированный стол с фруктами, вином и кофе. Здесь уже шел прием, сенаторы и конгрессмены обсуждали какие–то вопросы. Уилки представил меня как советского конгрессмена, полярного героя и «замечательного летчика», с которым ему довелось летать по Сибири. Тут же он стал рассказывать о своем путешествии по России. Слушали все очень внимательно и задавали много вопросов — и ему, и мне. Как оценивают у нас американскую помощь? Доходят ли до фронтов через суровую Сибирь «нежные» американские самолеты? Почему Рокоссовский не берет Варшаву? И так далее.

Ответы на многие вопросы представителю советского посольства пришлось взять на себя. Единственный раз негр–официант наполнил бокалы вином по инициативе сенатора Коннели. Все дружно подняли их за Победу, за дружбу двух великих народов после войны. Затем Уилки проводил меня пешком в здание Капитолия, показал мне зал заседаний и обратил мое внимание на необычный «сувенир», установленный на видном месте. Это был обгорелый обломок от разрушенного авиабомбой здания парламента в Лондоне. Сенатор высказал пожелание получить подобный сувенир от героического Сталинграда в качестве символа исторической победы. Со временем, как я знаю, наше посольство выполнило эту просьбу. Выбрав подходящий момент, я деликатно изложил наши затруднения с получением гидросамолётов и высказал тревогу по поводу перелета в Арктику глубокой осенью.

Через несколько дней разрешение наконец появилось. Я должен был принять четыре новенькие «каталины» на авиабазе Элизабет — Сити в Северной Каролине и лететь в СССР по южному маршруту — через Бермудские острова, Бразилию, Атлантический океан, Марокко, Алжир, Египет, Ирак и Азербайджан. Самолеты были хорошо приспособлены к длительным — до двадцати часов — беспосадочным полетам.

Они имели автопилот, радиолокатор и достаточно обширное помещение для отдыха экипажа. На таких самолетах американские летчики патрулировали над Атлантикой, выискивая немецкие подводные лодки. Служащие маленькой военно–морской авиабазы Элизабет — Сити оказали нам самый радушный прием. На наши самолеты накрасили красные звезды, обеспечили дневную и ночную тренировку, летчиков снабдили хорошими полетными картами, аварийным и штурманским снаряжением и даже продовольствием.

Недалеко от Элизабет — Сити находится историческое для авиации место — большой обелиск в честь братьев Уилбера и Орвилла Рант, совершивших именно здесь самый первый в истории полет на самолете с мотором. Наш маленький коллектив, конечно, посетил это место. Возложили цветы, сфотографировались у обелиска.

13 октября четыре краснозвездных самолета поднялись в воздух, вышли в Атлантический океан и через Багамские острова легли курсом на остров Пуэрто — Рико. Через двенадцать часов полета прибыли в Сан — Хуан — экзотический зеленый городок со старинной испанской морской крепостью. Русских здесь видели впервые и принимали весьма приветливо.

После ночевки — второй этап: над островом Тринидад, над группой Малых Антильских островов к устью реки Ориноко. На британской базе в отличие от американской строгие английские чиновники держались прохладно. Да и местный климат был для нас, полярников, непривычен. Ночевки на улице в своеобразных «спальнях» под сетками от москитов и летучих мышей–вампиров, да ещё при одуряющей влажной духоте, оказались мучительными, особенно если учесть, что с деревьев целыми ночами неслись дикие звуки неизвестных нам обитателей леса. Отдохнули мы плохо и улетали с радостью.

Очередной этап перелета привел нас через Гвиану к устью Амазонки. Более двух тысяч километров мы прошли за одиннадцать часов. Полярные летчики привыкли к трудностям длительных полетов в Арктике. А здесь мы наслаждались — лететь, конечно, было интереснее и легче, чем в белой пустыне полярных льдов. Экзотика!

С погодой и ориентировкой никаких проблем. Надежный автопилот позволял часами не держать штурвал, один из двух пилотов мог спокойно отдыхать. К услугам экипажа были спальные места, кухня, холодильник, кофе, бифштексы…

Однако экзотическая Амазонка нас несколько разочаровала: бесчисленное количество проток, рукавов, а при более близком знакомстве — мутная вода с мириадами микроорганизмов и

полчища москитов в воздухе. Бразильский портовый городок Белен, где мы совершили посадку, приютился на южном берегу одной из проток, у самого океана. Нам пришлось гостить здесь несколько дней, готовясь к опасному перелету через Атлантический океан.

Путь неблизкий — две тысячи восемьсот километров, почти на пределе возможностей самолета. А океан есть океан, с ним шутки плохи. 21 октября мы вылетели в полдень с расчетом пройти ночью над океаном и с рассветом прибыть в Дакар. В жаркий день перегруженные горючим самолеты взлетели с трудом, да и весь этот перелет оказался очень трудным. Над океаном — циклон, дожди, грозы. Сильная болтанка исключала возможность пользования автопилотом. В общем восемнадцать часов, проведенные в воздухе, дались нам с большим трудом. К концу полета страшная усталость одолевала экипажи, но утром 22 октября все четыре самолета благополучно сели около Дакара, в лагуне Батерст. В то время, кроме катера–бензозаправщика и причальных бочек, здесь не было никаких авиационных служб. Нам предложили ночевать в отдаленном туземном поселке, но, догадываясь о москитах и санитарных условиях хижин, мы устроились отдыхать в самолетах и благополучно проспали целый день. А вечером вылетели на Касабланку.

Ночной перелет над Западной Сахарой, через Канарские острова. Тринадцать часов в воздухе, и мы совершили посадку на военной английской базе около Рабата. Гибралтар совсем рядом, заманчиво лететь вдоль побережья Средиземного моря. Но там немецкие самолеты могут легко расправиться с нашими тихоходами.

Шестой перелет, Касаблапка — Триполи, выполняли над Алжирской Сахарой, подальше от моря и войны. Опасность встречи с фашистами и здесь существовала, но через девять часов полета мы благополучно совершили посадку в морском заливе острова Джерба, близ Триполи. Ночевка тоже была тревожной, поскольку то и дело летали какие–то неизвестные самолеты. Мы спрятали наши «каталины» под деревьями на берегу острова, замаскировали их ветками, закрыли чехлами красные звезды. Спали в землянке около самолетов, опасаясь вдобавок змей и скорпионов, о наличии которых нас специально предупредили, так что ночь прошла почти без сна.

26 октября взлетели с рассветом, легли курсом на Каир. Семь часов спокойного полета над Ливийской пустыней, благополучная посадка на реке Нил. Но здесь задержались надолго. До сих пор мы сами выбирали маршрут, сами определяли время вылета в зависимости от погоды и готовности

самолетов, а теперь пришлось с большим трудом добиваться разрешения на перелет до Багдада. Как гостей нас опекал посол, но и с его помощью разрешение было получено не сразу. За несколько дней мы осмотрели город, пирамиды, музей. Страдали от непривычного климата, влажной жары, но попытка купаться в Ниле кончилась для меня временной госпитализацией. Врачам пришлось насквозь «промыть» меня, чтобы избавить от каких–то зловредных нильских микробов, поражающих почки человека. Наконец нам предложили перелететь в Касфари, на Суэцкий канал. А отсюда спустя пару дней мы вылетели в Багдад через Иерусалим, Мертвое море и Сирийскую пустыню.

Сделали круг над Вифлеемом, где, согласно Библии, родился Христос, и через семь часов благополучно сели на озере Хаббапия, около Багдада. Конечно, мы посетили этот исторический город — даже и не раз, поскольку разрешения на перелет в Баку опять не давали. Наступил ноябрь, наша тревога усиливалась.

Наконец 5 ноября мы вылетели на Родину самовольно, точнее, при молчаливом согласии местной администрации. Штормящее Каспийское море исключало посадку в Баку, мы пошли прямо на Астрахань, и через семь часов полета я подобрал на Волге симпатичный песчаный бережок, где мы и приводнились у деревни Ушаковка.

Помню отлично: теплый, ясный осенний день, четыре, гидросамолёта после долгого перелета наконец–то причалили у русского берега. Тут, может, впервые понял я выражение «воздух Родины». На радостях, что осталось позади все «не наше», заграничное, державшее нас долго «на тормозах», мы, как говорится, расслабились, устроили пиршество с рыбаками. К осетровой рыбацкой ухе отлично пригодился ром, подаренный нам в Сан — Хуане. Подняли на деревья антенну, бортрадист Алёша Челышев установил прямую связь с Москвой, с радиоцентром Главсевморпути. В Подмосковье, оказывается, уже утвердилась ранняя зима, все водоёмы замёрзли.

Два дня отдыхали, купались, приводили в порядок себя и самолеты. А мой заместитель по полярной авиации Аркадий Каминов нашел–таки для нашей посадки еле пригодную акваторию без льда па Химкинском водохранилище. Пришлось немного рисковать — садились под проводами высокого напряжения. Так и закончился наш необычный кругосветный перелет.

Вылетели из Москвы 12 сентября на северо–восток, возвратились 11 ноября с юго–запада. Самолеты исправны, люди здоровы. Пролетели тридцать восемь тысяч километров,

пересекли пять морей и Атлантический океан.

САМОЛЕТ ПОКИДАТЬ НЕЛЬЗЯ…

В кабинет заместителя главного редактора газеты «Воздушный транспорт» Василия Михаиловича Карпия вошёл журналист Евгений Коноплев, вот уже который год занимающийся поиском потерпевших в свое время аварию самолетов в надежде, что среди них могут оказаться и следы Леваневского. Много самолетов было обнаружено им и его бригадой по всему бескрайнему Северу, но ни один не принадлежал пропавшему экипажу. Получается парадокс: о трагедии экипажа Леваневского знает весь мир, однако не найдено остатков самолета; трагедии же экипажей большинства найденных самолетов неизвестны до сегодняшнего дня, остались неразгаданной тайной.

— Хорошо бы иметь волшебный аппарат, «машину времени» — дотронулся им до любого предмета, и тут же на экране телевизора его история, — мечтательно изрек Коноплев.

— Да, это было бы здорово, но на то мы и журналисты, чтобы раскапывать ушедшие от людей тайны, — вернул мечтателя к реальности Карпий.

— А насчет самолета, найденного в районе Волочанки на Таймыре, смогу поработать за «машину времени» и раскрыть его тайну, — вмешался я.

— На ловца и зверь бежит, как говорят охотники. Вам слово, Арсентьич. Слушаем внимательно, — тут же нашелся Карпий.

Это началось приблизительно как у Леваневского. 13 апреля 1947 года радиостанция аэропорта Хатанга приняла обычную радиограмму пролетающего самолета: «Борт Л-3072. Прохожу вашу точку. Высота 3000 метров. Все в порядке, только отказал генератор правого мотора. Берегу аккумуляторы».

Отказ одного из генераторов не говорит о необходимости прекращать полет: есть ещё генератор на левом моторе, который обеспечивает безопасное продолжение полета. Так что особого волнения «для диспетчерской службы не было, тем более до пункта первой посадки в аэропорту Дудинка лететь не более двух с половиной часов, по пути есть запасной аэродром. Но через час аэропорты Игарка, Дудинка, Хатанга приняли тревожную радиограмму: «Всем… Всем… Всем. Борт Л-3072. Отказал левый мотор… идем со снижением. По расчету впереди Волочанка… связи с ней нет. Берегу аккумуляторы. Следите…»

Через двадцать минут были приняты обрывки радиограммы и… только Хатангой. Сигналы очень слабые — видно, все, что могли дать слабеющие аккумуляторы: «…идем… посадку… нами

заснеженная… дра…» Больше радиосигналов принято не было.

Среди пассажиров пропавшего самолета были шахтеры, нефтяники и другие специалисты угольной промышленности и нефтеразведки, женщины и дети. Все торопились в отпуск, воображая себя уже на солнечном Юге или у бабушки в деревне и не представляя, какая судьба ждёт их через несколько часов…

Самолет, как узнали позже, был перегружен сверх меры. Кроме законных пассажиров на борту самолета оказались шесть безбилетных — шесть «пушистых зайцев» (так раньше они назывались), «охота» на которых началась только весной 1950 года. Из экипажа потерпевшего аварию самолета помню только фамилии командира корабля Тюрикова и бортрадиста Смирнова. В экипаже был ещё второй пилот и бортмеханик.

…В поисках пропавшего самолета участвовали экипажи Красноярского управления гражданской авиации, но безрезультатно. Из Москвы был направлен экипаж опытного полярного летчика Владимира Васильевича Малькова на самолете, оборудованном лыжным шасси. Со стороны Хатанги поиски поручили известному в Арктике летчику, Герою Советского Союза Федору Анисимовичу Шатрову. С его слов я и знаю эту историю подробно.

Уже в течение двадцати дней шли упорные поиски по всем вероятным направлениям…

— Ну, Володя, предлагаю сегодня пройти с галсами по курсу девяносто градусов, вроде везде обшарили, — советует Шатров своему штурману Владимиру Тулину, — погода хорошая. Да, какйй это у нас полет по счету?

— Двадцать первый, Федор Анисимович.

— Двадцать первый, говоришь? " Может, на этот раз повезет. Не могли же они провалиться сквозь землю!

Вылетели, как всегда, из Хатанги. Погода отличная, ярко светит солнце, от белизны снежного покрова спасают светофильтровые очки. По кустикам, обрамляющим извилистые берега, угадываются русла небольших речушек. Озер на карте множество, но их трудно различить под снежным покровом.

Километров сто прошли по прямой, затем начали ходить галсами по сорок километров в ту и другую сторону от генерального курса. Пока ничего подозрительного не просматривается, а ведь в этом белом безмолвии Севера любая черная точка должна быть хорошо видна…

В полете приняли участие два синоптика — представительницы прекрасного пола Хатангского метеобюро. В пилотской кабине шел обмен мнениями об изменчивости погоды в Арктике, о хороших погодах в весеннее время и о микроклимате

района Хатанги У полярных летчиков есть убеждение, проверенное на деле, что если нет погоды для посадки в аэропортах, а с Хатангой нет даже радиосвязи, то все равно направляйся в Хатангу — погода для успешного приземления будет обеспечена. Молодые синоптики начали этот феномен доказывать с теоретической точки зрения… но тут в беседу вмешался штурман Тулин:

— Товарищи летчики, следующий курс — триста тридцать пять, галс номер семь, на горизонте чисто, даже куропаток не видно. Видно, Тюриков исчез, подобно Леваневскому. Загадка?

Не прошло и пяти минут полета с новым галсом, как вдруг — сколько же этих «вдруг» в жизни летчиков! — бортмеханик Лев Голутвин (между прочим, всегда почему–то бортмеханики видят первыми то, что нужно увидеть), которого в данный момент не интересовала, видно, лекция по метеорологии, как–то спокойно докладывает, одновременно указывая вперёд

— Командир! С вашей стороны, смотрите вперёд и левее, наблюдаю три темные точки!

— Где? Ага, вот, вижу! Молодец! А вообще, не кусты ли? Нет, не может быть, на кусты не похоже… Снимаю управление с автопилота, — продолжает Шатров, — и со снижением направляю самолет к увиденным черным точкам, которые быстро превращаются в машущих руками людей. Слышу за спиной хоровое «ура!». Присутствующие в пилотской кабине вразнобой подсказывают: «Это же люди, да, конечно, люди с самолета — других быть не может! Командир, давай по их следу, он хорошо просматривается». Сделав круг над тройкой и покачав им крыльями, направился по их пути. Кто эти трое? Члены экипажа? Пассажиры?.. И через пять — семь километров на белом фоне снега темной громадиной вырисовывается целый, стоящий на колесах самолет. Прохожу низко над ним, развернулся и уже сам про себя кричу: «Ура!» Из самолета начинает высыпать народ. Живы! Эх, жалко, что у нашего самолета колеса, вот когда лыжи нужны — сели бы сразу. Что делать, сбросим, что есть на борту. Сбросили несколько спальных мешков, три запаянные коробки НЗ (неприкосновенного запаса). Бортрадист Павел Докторов связался по радио с Волочанкой, доложил о находке. Тулин взял пеленги у Хатанги и Волочанки и, определив координаты найденного самолета, сообщил Хатанге. Та в свою очередь сообщила о находке в Диксон для экипажа Малькова.

Для визуальной привязки решили выйти на реку Хету, на её характерный изгиб у впадения реки Большая Романиха. В аэропорту Хатанга нас встречали как победителей, только без оркестра — не нашли такового.

Главное сделано: пропавший самолет найден. На другой день экипаж Малькова по полученным координатам места вынужденной посадки самолета Тюрикова без труда нашел пострадавших. Показал свое искусство штурман Иван Кухарь — произвели посадку вблизи находки и подрулили вплотную.

Сколько было радостных слез! Незнакомые люди обнимали и целовали своих спасителей Обросшие мужчины, заплаканные женщины и дети. «Чуть самого слеза не прошибла от такой сцены», — рассказывал мне Владимир Васильевич.

Что же послужило причиной случившегося? Об этом поведал бортмеханик найденного самолета

— Винт левого мотора при его отказе почему–то не вошёл во флюгер. Мы стали снижаться. Правый мотор надрывался, но его сил не хватало для горизонтального полета. Связи с Волочанкой не было, и, естественно, не было и радиопривода. Под нами расстилалась заснеженная тундра. Тюриков рискнул садиться с выпущенными шасси в надежде исправить отказавший мотор и улететь, если повезет. Но, увы, не повезло.

Сели удачно, даже на нос не потянуло, но где се ли — не имели понятия. Во время снижения пересекли речку, приняв её за Боганиду, которая недалеко от Волочанки впадает в реку Хета. Должен был появиться лес, но ни того, ни другого не произошло. Наша Боганида ушла куда–то влево, а вместо леса — белая тундра. Уточнив По карте, определили, что за Боганиду приняли реку Дудыпту — значит, приземлились севернее Волочанки, а сообщить о своем месте нахождения нет средств: аккумуляторы остались без электроэнергии, как говорят, «сели» полностью. После осмотра отказавшего двигателя убедились, что он не подлежит ремонту. Решили переставить на исправный мотор генератор с вышедшего из строя в надежде запустить мотор и передать свое предполагаемое место посадки, но… после всех стараний двигатель запустить не удалось. Осталась надежда, что нас будут искать и найдут. Как видим, мы не ошиблись, но как много на это потребовалось времени, времени томительного ожидания, времени сомнений, надежды и отчаяния — найдут ли?..

Ютились все в фюзеляже. Собрали у пассажиров продукты, получилось не густо. Питались из общего котла, продукты быстро таяли. Тюриков с радистом Смирновым через неделю не выдержали и решили идти на юг к речке Дудыпта с расчетом выйти по ней к одному из населенных пунктов. Дудыпта впадала в большую реку Пясина, где в устье Дудыпты располагалось большое село Кресты. Мы настойчиво их уговаривали не уходить от самолета — об этом говорит опыт, опыт печальный. Но наши

уговоры оказались безрезультатными, нас не послушали. К ним присоединились ещё семь человек из пассажиров и ушли в никуда, пропали бесследно.

К концу второй недели кончились в основном продукты, начался голодный период. Прошла ещё неделя, не выдержали ещё трое из пассажиров, ушли в том же направлении. Их тоже убеждали не уходить, но они свое: «Дойдём до реки, наловим рыбы…»

За это время не пролетало ни одного самолета. Были уверены, что нас ищут, но, видно, не там. И вдруг…

…После трогательной встречи люди беспорядочно потянулись к нам в самолет. И все (а их было двадцать восемь, считая тех, которые за рыбой пошли и вернулись, не успели далеко уйти со своими вещами). Пришлось объяснять, что наш самолет хотя и похож на их, но грузоподъёмностью меньше и что возьмём всех, благо полных не осталось — как говорится, вынужденно прошли «лечение» голодом, — а вот вещи привезем вторым рейсом. Согласились. Все пассажиры практически были здоровы, у некоторых оказались небольшие обморожения рук, лица (в основном у детей). Всех двадцать восемь доставили в Волочанку — сели на замёрзшее озеро в четырех километрах севернее поселка. Оттуда спасенных пассажиров ненцы доставили на оленях в поселок, где их накормили, обогрели…

Вот такая история с самолетом, найденным севернее Волочанки. Пропали без вести командир Тюриков, бортрадист Смирнов и с ними семь пассажиров. Закон Севера — покидать аварийный самолет нельзя, равноценно гибели!

«КОНДОР» В ГУБЕ БАЙДАРАЦКОЙ*

Телефонный звонок застал меня в кабинете. Звонили из радиобюро Главсевморпути:

— Илья Павлович, вам радиограмма из Амдермы.

— Читайте.

— «Москва, УПА. Начальнику полярной авиации Мазуруку. Сегодня, 13 декабря, в 13–13 московского на дрейфующий лед Байдарацкой губы произвел вынужденную посадку «Кондор» Н-400, командир Тит–лов. Связь с нами имеет. Пострадавших нет. Начальник аэропорта Амдерма Григорьев».

«Вот это подарочек к Новому году», — подумал я. Что же делать — надо выручать. Позвонил жене, чтобы готовила чемоданчик. Позвонил Пущинскому, начальнику МАГОН — Московской авиагруппы особого назначения, приказал готовить самолет, вылет через три часа. Дал телеграмму в Амдерму: «Подключите поиску Титлова находящиеся вашем районе самолеты. Вылетаю к вам сегодня с Пущинским. Мазурук…»

Сам я летал всегда, какие бы должности ни занимал — и командуя дивизией, и возглавляя полярную авиацию. Любил летать. Честно сказать, и по сей день люблю. Что бы ни произошло на трассе в моем «хозяйстве», всегда вылетал сам — на месте проще разобраться. Так и на этот раз было…

Михаил Алексеевич Титлов считался опытным и вдумчивым летчиком, мастером слепых полетов. Во время войны он перегнал с Аляски на фронты многие десятки американских самолетов. Не раз доказывал, что умеет выходить из самых сложных, казалось бы, безвыходных положений. Я не знал пока, что произошло на этот раз. Но понимал одно — он вышел победителем из труднейшего положения. Чтобы посадить темной ночью тяжелый четырехмоторный самолет на дрейфующий лед, надо обладать незаурядным мастерством. Меня волновало будущее — на борту пассажиры. Теперь уже не на борту, а на дрейфующем льду. Ни спальных мешков, ни теплой одежды, ни продуктов у них нет…

Из Москвы вылетели поздно вечером. Я взял с собой ещё трех летчиков — Котова, Черевичного, Бахтинова. Дозаправившись в Архангельске, мы утром уже были в Амдерме.

Ничего нового нам здесь не сообщили, поиск пока что не дал никаких результатов. Все возможные меры были уже приняты, мы сидели в здании аэровокзала, в диспетчерской, и ждали новых сообщений.

«Аэровокзал», конечно, слишком громко сказано. Тогда, в 1948 году, это было одноэтажное здание, заваленное сугробами

по самую крышу. Торчала из снега только невысокая командная вышка, утыканная прогнувшимися от тяжести наросшего льда антеннами. Здесь, на вышке, сидел диспетчер, окруженный телефонами и радиоаппаратурой. Сидели и мы. Тяжело ждать, сидя в тепле и зная, что где–то, в хаосе льдов и непогоды, на поверхности Ледовитого океана лежит разбитый самолет, ожидают помощи экипаж и пассажиры…

Телефонный звонок раздался внезапно, диспетчер поднял трубку. Его. немногословные ответы — да, да, да — и улыбка на лице свидетельствовали, что сообщение хорошее. Пущинский не выдержал:

— Что ты дакаешь! Говори, что там? Диспетчер только кивнул, продолжая разговор, — нашли!

Наконец диспетчер положил, трубку, доложил коротко:

— Самолет Титлова найден Сыроквашей. «Кондор» лежит на животе юго–западнее острова Литке. Помяты крылья, оторван левый крайний мотор. Все живы. Больных четверо. Радиосвязь с Титловым устойчивая. Сбросили им все, что было, — немного продуктов, спальные мешки, кое–что из теплой одежды. Титлов на всякий случай просит сбросить клипер–боты. Площадки для больших самолетов нет. Подробности Сырокваша сообщит по прилете…

После доклада диспетчера я прикинул по карте расстояния до лагеря Титлова — от Усть — Кары, от Амдермы, от Архангельска. Нашли — хорошо, но это полдела. Будем думать, как эвакуировать людей. Предположим, вызовем ледокол из Архангельска. Но на это нужно не меньше недели, а то и две. Остается, думаю, только использовать наш «вездеход» — По–2…

Прилетевший экипаж Сырокваши доложил кое–какие подробности разговора с Титловым по радиотелефону, и я продолжил свои выкладки:

— Так вот, Николай Лукьянович подтвердил, что на больших машинах сесть негде. Значит, этот вариант отпадает. А ледокол… Пока он придет, лагерь может оторвать и унести в море. Кроме того, там, где сел Титлов, глубины настолько малы, что ледоколу к ним не подойти. Пока, я думаю, остается только вариант с По–2. В Амдерме По–2 нет, но их можно за сутки доставить в разобранном виде транспортными самолетами из Нарьян — Мара. Согласен, вариант почти авантюрный. Но другого нет. Остановимся пока на этом, а сейчас всем спать. Если кто придумает лучший вариант, завтра поделитесь…

Утром, встретившись с экипажами, выяснили, что других вариантов не просматривается. Экипажи Котова, Черевичного и Бахтинова я тут же отправил в Нарьян — Мар за По–2, а сам с

экипажем Сырокваши собрался в район лагеря Титлова.

— Илья Павлович! — торопил штурман Аккуратов. — Надо успеть к Титлову к моменту верхней кульминации солнца, точнее, зари. Все–таки в серый полдень будет виднее…

Мы знали, что с лагерем Титлова установлена регулярная радиосвязь. Радисты Амдермы, Усть — Кары и Марресале слушают их непрерывно. Но мне важно было все посмотреть самому. Погода в тот день была, как любил говорить Черевичный, «в полоску»: то снег, то туман. По нашим обстоятельствам — сносная, можно считать.

Через час мы взлетели. Небо было непроглядно черным, с россыпью тревожно мерцающих звезд. Рваная облачность. Внизу, под самолетом, плыли редкие небольшие поля льдов. Я подолгу всматривался то в небо, то в море. Мысли мои были в Нарьян — Маре. Возможно, к нашему возвращению в Амдерму уже вернутся посланные экипажи, доставят По–2. Тогда мы быстро их соберем, облетаем, а завтра сможем начать операцию по вывозу людей со льдины.

Наши разговоры с Сыроквашей и Аккуратовым сводились в основном к одному — как спасти людей. Рассуждали мы о возможных переменах ветра, думали, как организовать наземную операцию. Я по карте прикинул расстояние от лагеря Титлова до острова Литке и дальше, до берега полуострова Ямал. Около полусотни километров. А там рядом полярная станция Марресале. Оттуда можно было бы организовать собачьи упряжки. Этот вариант мы оставляли на случай, если из–за пурги или ещё какой причины не удастся посадить на льдину По–2…

В разговорах время летело быстро, начинался рассвет. Даже и это извечное явление природы здесь происходило иначе, чем в «нормальных» широтах. Заря занималась не на востоке, а на юге. Узкая багровая полоса была бессильна разогнать черноту ночи. Стало светлее, но звезды по–прежнему мерцали на темном бархате неба.

— Связь с Титловым установлена, — доложил радист. — Место сброса груза обозначено в лагере костром. Можете говорить с ними…

Забирая у радиста микрофон, я повернулся к Аккуратову:

— Сколько до лагеря?

— Десять минут.

— По курсу вижу огонь! — тут же воскликнул Сырокваша.

До лагеря оставалось десять километров, а его уже было видно. Каждый из нас знал, на себе не раз испытал изменчивость и непостоянство погоды в Арктике. Если на нашу долю выпадет ещё три таких дня, операция закончится удачно.

— Говорит Титлов! — раздался голос. — Вас видим. Идете прямо на нас.

— Здравствуй, Михаил Алексеевич! Приветствую ваш замечательный экипаж, всех пассажиров. По голосу чувствую — держитесь молодцами. Сейчас сбросим вам продовольствие, спальные мешки, палатки и клипер–боты. А потом подробно изучим ледовую обстановку, чтобы решить, каким способом вас эвакуировать.

— Илья Павлович, тяжелый самолет у нас не сядет. Все льды всторошены. Максимальный размер полей — не более ста пятидесяти метров. Восточный ветер взломал припай и выносит в море. Это самое неприятное в нашем положении, а в остальном все нормально.

— Вас понял. Вероятно, будем снимать легкими самолетами или собачьими упряжками из Марресале. Кроме того, готовится ледокол. А пока принимайте грузы…

Сброс мы выполнили без парашютов, на бреющем полете. А потом более двух часов летали надо льдами, изучая их состояние. Увы! Весь ледовый покров к северу, востоку и югу от места вынужденной посадки «Кондора» представлял собой месиво искореженного торосами льда. А к западу, в трехстах метрах от лагеря, пенилось открытое море. Откалываясь, мелкие льдинки уплывали в темноту ночи.

Единственное, что смягчало тревогу за жизнь людей, — это отсутствие трещин на льдине лагеря. Подробно разъяснив Титлову состояние ледовой обстановки и сбросив вымпел с ледовой картой, мы вернулись в Амдерму…

Назавтра погода испортилась. Глубокий циклон пришел со стороны Гренландии, обрушился ураганным ветром на Карское море. Правда, восточный ветер сменился, к счастью, на северо–западный, прижимной для льдины лагеря. Но положение представлялось тревожным.

Наши расчеты на По–2 были, к сожалению, нарушены. Скоро, как говорится, сказка сказывается, но не так скоро дело делается. Думали обернуться за сутки, но на доставку двух По–2 ушло несколько дней. В Амдерме к сборке самолетов вместе с механиками приступили все, кто хоть что–нибудь понимал в технике. Эта нелегкая работа выполнялась на открытом воздухе, в мороз и метель, при свете прожекторов.

Пока собирали самолеты, я с экипажем Сырокваши ещё раз слетал в лагерь Титлова. Сбросили две бочки бензина на топливо и пустыми бочками обозначили путь в сторону Усть — Кары, куда собирались вывозить людей из лагеря. Ледовая разведка, которую мы повторили, усилила нашу тревогу. До воды от лагеря осталось

только двести метров сильно всторошенного льда, однако в разговоре по радиотелефону Титлов уверял нас, что, пока дует северо–западный ветер, кромка льда удержится и за них опасаться не следует.

Как только оба По–2 были собраны, мы тут же опробовали их в полете. Испытания показали, что сборка проведена добросовестно, никаких особенностей в пилотировании обнаружено не было. Уже через два часа мы с летчиком Бахтиновым на двух По–2 вылетели в Усть — Кару. В это время Титлов передал о готовности полосы для «маленьких» и сообщил, что до воды осталось сто пятьдесят метров. Нужно было торопиться.

Заправив в Усть — Каре самолеты, мы с Бахтиновым, не теряя времени, вылетели к лагерю. Наши «маленькие», не оборудованные для полетов в Арктике, а тем более в условиях полярной ночи, не имели ни радиостанций, ни хорошего штурманского оборудования. Сохранять ориентировку нам помогали поочередно экипажи Пущинского и Сырокваши. Скорость их самолетов была значительно выше, и им приходилось делать большие круги над тихоходными По–2.

Через сорок минут я первым сел у костра приготовленной площадки, вслед за мной «приледнился» Бахтинов. Радостная встреча, объятия с друзьями… Надо было торопиться: каждый из нас мог взять на борт одного–двух человек. Бахтинов, приняв беременную женщину, сразу же вылетел на материк. А я все–таки задержался на десяток минут, чтобы «утрясти» организационные вопросы. Одновременно Титлов коротко рассказал мне обстоятельства катастрофы…

«Кондора» сам Михаил Алексеевич незадолго до этого получил по репарации в Германии. В Арктике машина успела налетать всего девяносто часов, причем за это время произошло шестнадцать отказов мотора. Механики пробовали утеплять маслосистему, пытались выяснить причины отказов, но ничего не помогало.

По словам Михаила Алексеевича, он ещё в Германии обратил внимание на весьма ненадежную работу моторов, даже сумел настоять на их замене. Но чехи, представители завода–изготовителя, перебрав пять моторов, объяснили Титлову, что такие недоброкачественные двигатели они специально во время войны делали для фашистов — «помогали чем могли советскому народу». Выбирать действительно было, не из чего. Титлов самолет принял. А потом один за другим начались отказы…

Наконец в декабре было принято решение лететь в Москву менять немецкие моторы на отечественные, уже проверенные

временем. В Хатанге взяли на борт до Москвы попутный груз и его хозяев — закончивших сезон геологов. В Игарке, где заправлялись, подсадили дополнительно нескольких пассажиров — экипаж известного полярного летчика Крузе, у которого самолет вышел из строя. «Кондор» с его четырьмя моторами имел по тем временам огромную грузоподъёмность, так что никакой перегрузки в этом случае не получалось.

Вылетели из Игарки ночью, набрали высоту три тысячи метров, взяли курс на Амдерму. Моторы работали ритмично — после многочисленных отказов даже как–то и не верилось. Потом на подходах к Тазовской губе неожиданно отказал правый крайний. Командир приказал флюгировать неисправный мотор. Никаких особых тревог ситуация не вызывала, можно сказать. была привычной. Сообщили в Амдерму об отказе, добавили мощности работающим моторам. Высоту полета сохраняли, но скорость уменьшилась. Посоветовавшись с Крузе, Титлов решил, что до Амдермы дойдут и на трех.

Над Обской губой, на траверсе огоньков поселка Новый Порт, машина резко рванулась вправо — отказал и второй правый мотор, ввести его в режим флю–гирования не удалось. Чтобы держать курс, пришлось почти полностью вывернуть триммер руля поворота (есть такое специальное устройство в современных самолетах, оно уменьшает усилия в системе управления).

Добавили все что можно двум работающим моторам, но для сохранения скорости пришлось идти со снижением. По расчетам штурмана, лететь до Амдермы оставалось час пятьдесят минут, до Усть — Кары — час двадцать.

Вместе со вторым пилотом Алтуниным Титлов предпринимал все усилия, с тем чтобы точно выдерживать куре и избежать снижения. Но высота неумолимо уменьшалась. Две тысячи, полторы. Тысяча метров…

Стало ясно, что до Амдермы не дотянуть. Титлов принял решение идти на Усть — Кару. На высоте четыреста Метров добавил моторам все запасы мощности, и снижение прекратилось.

Оставалось только перетянуть через Байдарацкую губу. Справа уже проплывал остров Литке, когда бортмеханик Громов осевшим голосом сообщил: «Командир! Отказывает левый внутренний!»

Самолет уже шел на посадочной скорости, меньше некуда. Высота продолжала снижаться — двести, сто, пятьдесят метров…

Титлов решил садиться на лед, приказал включить фары. Их лучи вырвали из тьмы ночи хаос торосов, темных извилистых трещин. Один двигатель уже не в силах был тянуть

четырехмоторную громадину. Оставалось только одно — по возможности подобрать «подходящее место». Титлов убрал газ, добрал штурвал на себя. Характерный треск, рывки влево, вправо… И тишина…

Второй пилот, ударившись в момент посадки о приборную доску, сильно ушибся, расцарапал лицо. Сам Титлов избежал повреждений — крепко уперся ногами в педали, видимо. Пассажиров предупредили о вынужденной посадке — среди них раненых не было…

В первую очередь встала задача борьбы с холодом. Выручил Михаил Комаров — второй пилот экипажа Крузе. В полярной авиации Комаров был известен как изобретатель–умелец, его уже давно почтительно величали Кулибиным. Он сразу же приступил к изготовлению печек, основой для которых послужили трубопроводы самолета. Из дюралевой обшивки крыльев Комаров изготовил несколько сковородок, так что пассажирам, среди которых были и женщины, удалось обеспечить горячее питание… А через десять часов над ними из темноты ночи появился самолет Сырокваш…

— Проклятое число «тринадцать»! — закончил свой рассказ Титлов. — Приледнились 13 декабря в 13–13 московского… Поневоле суеверным станешь…

— Что ты, Михаил Алексеевич! — возразил я. — Тринадцать — число счастливое. В такую передрягу попали, а все живы!

Обсуждать приметы подробнее не было времени, взяв на борт двух больных, я вылетел в Усть — Кару. В тот же день мы с Бахтиновым успели вывезти ещё семь человек. А ночью к нам из Воркуты вылетели ещё два По–2 — летчики Имерик и Ситников.

К несчастью, один из воркутинских самолетов разбился при посадке — замаскированный снегом ропак срезал лыжу. Но сам пилот остался невредимым. А второй самолет из–за отказа мотора пошел на вынужденную посадку, сел на льдину. Утром мы приступили было к его поискам, но экипаж, найдя неисправность и ликвидировав её, сам прилетел в Усть — Кару.

Надо сказать, что наши полеты на необорудованных даже радиостанциями «маленьких» были, конечно, делом рискованным. Каждый из таких самолетов в любую минуту мог сам попасть в беду. Так и случилось во время последнего рейса, но… Опять повезло!

На третьи сутки после начала вывоза людей на льдине остались только трое: сам Титлов, его бортрадист Шаманов и бортмеханик Громов. За ними вылетели самолеты Черевичного и Котова. Погода в тот день стояла «серенькая», далеко не подходившая к категории летной. Ждать было нельзя, поскольку

сильный порывистый ветер задул с востока, и в лагере, как сообщал по радио Шаманов, уже слышался шум прибоя, взламывающего льды. Черевичный и Котов благополучно забрали со льдины всех ˆоставшихся, но на обратном пути мотор самолета Котова начал давать перебои. Внизу чернело море, а до материка было ещё далеко…

— Иду обратно! Буду тянуть к лагерю! — решил Котов.

Дотянуть до лагеря не удалось. Мотор болезненно чихнул в последний раз, и винт остановился. Стало непривычно тихо, но под самолетом уже белел лед. Пробежав не более семидесяти метров, машина остановилась.

Осмотр мотора был безрадостным — прогорел клапан, полетел поршень второго цилиндра. Без запасных частей, без необходимых станков ремонт невозможен. Но…

Счастливое совпадение! Прямо как в кино! Неподалеку на льду лежал… разбитый воркутинский самолет! С Котовым оставались Титлов и Шаманов. Посовещавшись втроём, они решили снять мотор с разбитого самолета.

Сделать это без талей и специального инструмента было на первый взгляд просто невозможно. Представьте себе морозную, пуржистую ночь, дикий вой ветра. Все, казалось, встало против людей.

В полдень, когда на юге чуть–чуть посерело, наши экипажи в Усть — Каре в десятый, в двадцатый раз запрашивали погоду, чтобы вылететь на поиски самолета Котова. Метеорологи оставались непреклонны — погоды не было. Но неожиданно из косых потоков снегопада вывалился По–2 и с. ходу плюхнулся на посадочную полосу. Из него вышли трое. Замасленные, с обмороженными лицами, покрытыми заиндевевшей щетиной, они счастливо улыбались…

Лагерь Титлова в Байдарацкой губе просуществовал шестнадцать суток, я ещё успел к Новому году домой, в Москву.

ПЕРВОЕ ПОЛЯРНОЕ ЗВАНИЕ

Четыре года я отслужил в транспортной эскадрилье, а потом взяла все–таки верх юношеская мечта — полярная авиация. Помню встречу в августе 1949 года, определившую мою судьбу. Управление полярной авиации размещалось тогда в Черкасском переулке, дом9. Окончив школу высшей летной подготовки и собрав все необходимые документы, я пришел на прием к полковнику Чибисову, который возглавлял в то время полярную авиацию.

— Опыта работы в Арктике у вас нет, Александр Арсентьевич?

— Так точно, опыта нет. Есть желание.

— Ну что же, могу предложить вам три места работы: Москва, Игарка и Кресты Колымские, на Чукотке. Выбирайте!

— Считаю, познавать Арктику надо начинать с Чукотки.

— Решено, одобряю.

Меня назначили вторым пилотом экипажа К. К. Цивинского, и уже через день, кажется, у меня в кармане лежали билеты до Комсомольска–на–Амуре и подъемные деньги на семью (вместе со мной на Чукотку отправлялись жена Зинаида Михайловна и сын Валентин).

В Комсомольске мы должны были получить Ли–2 и лететь своим ходом на Чукотку. А пока — плацкартный вагон. Компания у нас собралась большая, ехали все вместе: штурман Павел Цуприков, бортрадист Сережа Староверов (совсем ещё мальчик, где–то около восемнадцати ему было) и старейший полярный бортмеханик Иван Григорьевич Сеталов. Вместе с нами ехал и второй экипаж — командир А. К. Жгун, второй пилот Борис Миньков. Борис, как и я, в первый раз отправлялся в Арктику. Как и я, взял с собой жену; выяснилось, что и сыновья были у нас однолетками. Понятно, мы особенно подружились.

Путь предстоял дальний и долгий: до Комсомольски тогда ехали десять суток. Было время и о прошлом вспомнить, и о будущем подумать, ведь начинался новый этап в моей жизни.

Вспоминался, конечно, 1936 год. Тогда я только что научился летать на У-2 и, начитавшись о героических подвигах полярных летчиков, набрался смелости (точнее, нахальства) отправиться в Управление полярной авиации. Сказали мне тогда, что рано ещё, молод. Полетай, говорят, наберись опыта, а потом уж приходи, лет эдак через пяток. И вот пришел — через тринадцать лет.

Прежде чем попасть на прием к полковнику Чибисову, мне пришлось получить права пилота гражданской авиации. Ведь я

был военным летчиком, хотя и летал в транспортной авиации командиром гражданского Ли–2. Чтобы сдать экзамен на гражданского пилота, нужно было окончить ШВЛП (школу высшей летной подготовки), а до этого пройти медицинскую комиссию в поликлинике Аэрофлота. Вот этой–то комиссии я больше всего и боялся, как ни странно.

Дело в том, что у меня с юности всегда было повышенное давление — сто сорок на девяносто, а когда волнуюсь — сто пятьдесят на сто. Формально такое давление считается выше нормы, и не знающая моих особенностей комиссия вполне могла меня забраковать. А тогда… прощай, моя мечта.

Кто–то посоветовал мне принять несколько хвойных ванн, чтобы снизить давление. Я, конечно, готов был следовать любому совету. Достал хвойных брикетов, начал «процедуры». Жили мы тогда в Подмосковье, в поселке Голицыне. Условий, как говорится, не было. Зина каждый вечер кипятила несколько самоваров, наполняла горячей водой большую деревянную бочку, растворяла брикет, и, как только я возвращался с работы, начинались «процедуры». Я готов был сидеть в бочке часами, Зина — вновь и вновь ставить самовары. В общем, вся семья неустанно пеклась о моем здоровье. Не знаю, что помогло — брикеты или самовнушение, но медкомиссию я прошел, права получил. Теперь все тревоги позади, остается только смотреть, как мелькают за окном километровые столбы…

В Комсомольске получение самолетов затянулось на целый месяц. Все поиздержались, Зине пришлось продавать кое–какие «фамильные драгоценности». Питались мы «поросятами» — чудесными амурскими сазанами. Вкусно и выгодно. Во–первых, получается чудесная уха, во–вторых, на его же собственном жире из него же жарится второе. Выходит полный калорийный обед — дёшево и сердито.

Наконец получили самолеты — новенькие Ли–2. С нами должен был лететь начальник аэропорта Мыс Шмидта, поэтому самолеты загрузили свежими овощами — надо же зимовщиков «побаловать». И вот уже позади Комсомольск, начался мой путь в Арктику…

Погода в тот знаменательный день стояла чудесная, солнечная. Под крылом — всхолмлённая нехоженая тайга. Высота — две тысячи метров, курс — на Николаевск–на–Амуре. Вспомнился, конечно, и перелет Гризодубовой, Осипенко и Расковой: их самолет совершил вынужденную посадку как раз в этом районе. Вспомнился и знаменитый маршрут Валерия Чкалова… Жаль, не знал я тогда, что Мазурук как раз в этих местах начинал — символичное совпадение…

В аэропорту Николаевска–на–Амуре мы с Миньковым помогали механикам пополнять запасы топлива в баках наших самолетов. Командиры — Цивинский и Жгун — направились в диспетчерскую службу, чтобы оформить вылет на Охотск. А наши женщины ушли с ребятами в малинник, который бурно разросся по границе аэродрома. Через несколько минут оттуда прибежал Валентин с ягодами в газетном кульке:

— Угощайтесь! А вы, дядя Ваня, дайте мне чистое ведро — мама просила. Там малины…

Наш бортмеханик скептически хмыкнул — смотри, не надорвись. Но ведро дал. Не прошло и тридцати минут, как из зарослей появились ребята с полным ведром спелых красных ягод. За ними с кульками в руках шествовали Зина с Лидой.

— Да, — вздохнул бортмеханик. — Не жизнь, а малина… Вот он, Дальний Восток…

И вновь под нами бесконечная зеленая тайга. Впереди берег, пролив, за которым синеет Сахалин. По берегу дошли до мыса Александра, за ним — безбрежное Охотское море. Через десять минут и позади нас берег скрылся из виду. Стараюсь точнее держать курс по компасу — до Аяна две сотни километров, около часа полета, а самолеты–то у нас сухопутные. Оживленные разговоры моментально прекратились, каждый делает вид, что усердно выполняет свои обязанности. В иллюминаторах только гряды волн, самолеты новые, моторы новые. Прислушиваешься к их работе, и чудятся несуществующие перебои, присматриваешься — дрожат вроде бы капоты моторов. А вроде бы раньше не дрожали, не должны дрожать. В общем, что ни говори, а внутреннее желание было: «Поскорей бы пройти этот водный участок, поскорей бы под крыло какую–никакую сушу!»

Наконец впереди по курсу показалась вершина горы Топко, упирающаяся в облачность. Затем стали появляться и другие горушки Джугджура. Вышли точно на Аян. Поворот вправо — и через два часа Охотск. Ужинали под крылом нашего самолета.

Поужинав, как следует отдохнув, мы перелетели в Магадан. Далее курс на север. Перемахнув восточные отроги хребта Черского, вышли в долину Колымы. Сеймчан прошли пролетом, приземлились в Зырянке, заправились. Отсюда уже не расставались с Колымой до самых Крестов Колымских (ныне Черский). Сели на Ванькином острове, километрах в двадцати севернее поселка. Открыл, говорят, эту посадочную площадку какой–то Ванька; фамилию его забыли, видно, а имя так и прилипло к острову. Поздно вечером добрались на катере до поселка. Здесь нам жить теперь, здесь работать…

Уже на следующий день выяснилось, что работы для летчиков

— непочатый край. Да и как иначе: дорог нет, вся надежда на авиацию. Многое было для меня внове, многому пришлось учиться. Старые летчики авиагруппы не всегда с охотой летали на близкие расстояния. Ну а мне пока все было интересно. Через месяц–другой я, конечно, уже немного освоился. Но все–таки каждый очередной полет открывал что–то новое.

Помню, в начале зимы вернулся из Певека, а начальник штаба авиагруппы предлагает сделать ещё маленький рейс в Островное (километров сто от Крестов Колымских).

— Отвезешь кинофильмы, почту, продукты и товары для фактории.

— А где аэродром в Островном?

— Какой тебе аэродром? По радио сообщили, что посадочная площадка находится южнее поселка и обозначена ёлочками. Туда прошлой зимой часто летали, все будет нормально…

— Штурман, какой курс на Островное? — спрашиваю я, забираясь в самолет.

— Курс? Да выходи на восток вдоль по Пантелеихе, а потом уточним.

Я уже знаю, что Пантелеиха — приток Колымы «невоенная» форма ответа меня тоже уже не смущает — так принято в полярной авиации.

— Все ясно…

Набрали высоту пятьсот метров. Погода хорошая. Идем вдоль по речке, которая быстро свернула на юг. Оставляю прежний курс — сто двадцать градусов. Через пятнадцать минут вышли на реку Малый Анюй, слева — поселок Погындено. Теперь летим вдоль Анюя. Вот и показалось Островное. Несколько домиков, чумы. Западнее их пасется стадо оленей, выделяется прямоугольником посадочная площадка, обозначенная, как и было сообщено, ёлочками. Прямоугольник белеет целинным снегом, никаких следов. Непонятно только, какова толщина снежного покрова. Если дали согласие на посадку, прикидываю я, значит, не более двадцати сантиметров.

Дымок из труб домиков шел вертикально вверх — штиль, можно заходить на посадку с любой стороны. Захожу с запада на восток, чтобы остановиться поближе к домикам. Снижаюсь, касание. И… чувствую энергичное торможение…

Показалось вначале, что тормозит второй пилот, но он тут же убирает ноги с педалей, а самолет по–прежнему стремится опустить нос. У меня штурвал взят на себя полностью, в голове одно — только бы не опрокинуться. К счастью, скорость быстро гаснет, хвост опускается, и мы стоим.

Вылезаем. Снега на полосе около полуметра. Как же теперь

взлетать?

Вот здесь я получил ещё один урок. Аэродромы с диспетчерами, начальниками аэропортов, аэродромным оборудованием были в то время редкостью в Арктике. В большинстве своем имелись необорудованные площадки, и годность их для посадки нужно было каждый раз определять с воздуха самому. Самому себе давать разрешение на посадку. А тогда нужно было самому искать выход, как взлетать.

Пока я размышлял, подошел абориген Чукотки. Представился «официально»: «Оленевод Митька».

— Товарищ летчик, пожертвуйте колхозу немного бензина!

Я был раздосадован посадкой, предстоящим взлётом. А тут ещё какая–то нелепая просьба. Ответил грубовато:

— А что, ваши олени на бензине работают?

— Нет, олени ягель едят, — добродушно улыбнулся Митька. — Движок без бензина не работает. Ты же фильмы привез, посмотреть картину хочется.

Мне стало стыдно. Парторг нашей группы внушал мне, как новичку, много раз: «Местному населению надо помогать во всем». Да и сам я уже понял, что в Арктике иначе нельзя. Сегодня ты помог, завтра — тебе.

— Хорошо, давай бочку и пиши расписку на всякий случай…

Тем временем к самолету подтянулись встречающие — все население поселка, наверное. Остановились чуть в отдалении; в центре, судя по всему, председатель колхоза. Подхожу, здороваюсь за руку, но ощущаю, что держусь за пустой рукав малахая. Оказывается, национальный обычай: руки для тепла сложены на груди под малахаем. Все смеются, улыбается и председатель:

— Федор Погынден.

— Лебедев Александр. Я сразу перехожу к делу:

— Может, у вас трактор найдется? Нужно укатать площадку.

— Зачем трактор? Митька заставит олешек побегать. Пойдем, однако, чайпауркен, по–русски — чайку попьем…

Не прошло и часу, как в гостеприимный дом председателя прибежал Митька:

— Товарищ летчик, аэродром утоптан. Теперь крепкий, можно летать. За бензин большое спасибо…

Впервые я услышал столь необычный «термин» — аэродром утоптан. Попробовал порулить — хорошо. Как по бетону! Молодец, Митька, постарался на славу…

Вот так, в общении, в работе, постепенно приходил ко мне полярный опыт. Не знаю, почему всех новичков называют в Арктике «салага». Может, от моряков это пошло? Не знаю. Мне

грех пожаловаться: в нашей авиагруппе все на первых порах старались помочь, без всяких насмешек. Да и я старался. Но однажды и мне пришлось все–таки услышать — салага! И как раз от моряков…

В том году многолетние льды подошли вплотную к берегам Чукотки. Самые мощные по тем временам ледоколы не могли справиться с тяжелыми льдами, попали в плен. А вместе с ними пришлось зимовать в ледяных тисках и многим транспортным судам. В общем, почти как пятнадцать лет назад, во времена челюскинской эпопеи. Ну а нам, авиаторам, пришлось выручать моряков: вывозили людей, обеспечивали корабли всем необходимым для зимовки. Садились прямо рядом с кораблями, на дрейфующих льдах, и прямым сообщением, минуя Певек, доставляли моряков в поселок Уэлькаль на южном берегу Чукотки. Там их ожидали ледокол «Микоян» и грузовой транспорт «Миклухо — Маклай».

Кстати сказать, деревянный настил аэродрома в Уэлькале сохранился ещё со времён войны. Это был один из аэродромов знаменитой «трассы Мазурука». Так что и здесь, можно сказать, наши с Ильёй Павловичем пути опять «скрестились».

А впросак я попал как раз на «Микояне». У них в кают–компании демонстрировался в тот день новый кинофильм, и мы всем экипажем решили посмотреть.

К началу опоздали. Зал полон, моряки стояли вдоль стен, и мы прислонились у входа.

Когда глаза привыкли немного к темноте, вижу большой стол. С одной стороны, по борту, за столом' сидят. А с другой стороны, ближе к нам, все стулья свободны. Удобные такие кресла. Понятно, думаю, не садятся, чтобы в луч проектора не попасть. Ну а мы–то, авиаторы, похитрее… Пригнулся, чтобы на экран не попасть, хвать первое кресло, а оно почему–то не поддается. Ещё шаг, дерг за другое — ни с места, третье — тот же результат…

Конечно, в запале разогнулся давно. Вся моя война со стульями — на экране. Слышу, смеются моряки, аплодировать начали. Только тут я сообразил: стулья–то на кораблях к полу крепятся, к палубе то есть. Залился я краской — и к выходу. Хорошо в темноте — не узнают. А сзади противно так: «Салага!» Обидное все–таки «звание»…

«ВСЕМ НАЧАЛЬНИКАМ АЭРОПОРТОВ…»

— Илья Павлович! А помните, как мы с вами познакомились?

— Как же, помню, конечно. В Хатанге. Собрались тогда тремя экипажами на ночевку. Кажется, я тогда возвращался из Крестов Колымских в Москву…

— Да. Нас тогда познакомил начальник аэропорта Турусов…

— Точно, вот только забыл фамилию второго летчика. Такой высокий, громкий…

— Павел Лапик.

— Точно, вспомнил, Лапик. Он ещё и «гидрист» хороший. Где он сейчас?

— В Ростове–на–Дону, на своей родине. Воспитывает внуков.

— Да, время идет быстро… Вот и ты, Саша, на пенсии тоже…

Мы сидим на одном из островов Москвы–реки, неподалеку от Серебряного бора. Мне — под семьдесят. Илье Павловичу — за восемьдесят, но выглядит он не по годам молодым. Водит автомашину по московским улицам, сам её обслуживает. Построил собственными руками катер и гоняет по Москве–реке…

Налили ещё по чашечке кофе, сваренного Тамарой Августовной — заботливой супругой Ильи Павловича. Пьем молча, каждый думает о своем.

Сидит рядом мой старший товарищ, наставник. Известный всему миру летчик, при жизни ставший легендой. Живая история авиации…

Мне посчастливилось работать под его началом, посчастливилось вместе летать — крылом к крылу. Долгие годы он был начальником полярной авиации, но штурвал самолета не оставлял. Кабинетным руководителем он никогда не был, все время на северных трассах — от Москвы до Анадыря и до полюса.

Думаю, что он знал на Севере каждого летчика — его технику пилотирования, опыт, производственные возможности. Молодым, к числу которых относился и я, всегда имел возможность подсказать. Или показать своим примером, если требовала обстановка.

Встреча с Ильёй Павловичем всегда волновала — ведь это Мазурук! Но первые же его слова, шутки превращали официальную встречу в товарищескую беседу. Появлялась в разговоре откровенность, так необходимая в авиации…

Мысли мои невольно улетели в далёкие пятидесятые годы. Хатанга, первое знакомство с Мазуруком…

После ужина начальник аэропорта пригласил нас с Лапиком в комнату Мазурука. Илья Павлович сидел у стола. Одет по–

домашнему — в шерстяном свитере. Приветливо улыбаясь, пригласил нас сесть.

— Чем занимаетесь, молодежь, в настоящее время? Ну, вот вы, Лапик?

— Выполняю грузовые перевозки к геологам — на Рыбак, южнее мыса Челюскин.

— Есть что–нибудь неясное при выполнении полетов?

— Нет, Илья Павлович. Осваиваем Таймыр потихонечку.

— Может, есть какие предложения?

— Пожалуй, есть! Стыдно смотреть, Илья Павлович, — старт обозначаем ночью консервными банками с промасленной ветошью. И не только на временных посадочных площадках — на основных аэродромах. Давно пора электрические старты оборудовать!

— Справедливо, пора. Замечание принимаю. Ну а вы, Лебедев, куда после Хатанги направляетесь?

— На Ли–2 в лыжном варианте выполняю инспекционный облет полярных станций.

— Куда маршрут завтра?

— На полярную станцию Мыс Желания.

— Раньше там были?

— Нет, не был. Но данные о расположении посадочной полосы приблизительно имею, а там уж видно будет.

— Ну, тогда слушай меня. — Илья Павлович взял лист бумаги и принялся чертить. — Вот здесь северная оконечность Новой Земли, вот — зимовка, а южнее её — небольшая горушка. Между ними есть где сесть. Заходить рекомендую с запада, ветры чаще всего дуют вот так…

В общем нарисовал мне полную картину обстановки в районе станции. Я получил квалифицированную консультацию летчика, руководителя. И так было всегда. Полезные и необходимые советы, указания получали летчики в любом уголке Арктики.

Во время полетов по Северу Мазурук не только следил за работой летного состава, но и сам выполнял наиболее трудные задания как рядовой летчик. До сих пор ему принадлежит своеобразный «мировой рекорд» — двести пятьдесят четыре посадки на дрейфующие льды. А ведь каждая из них — риск немалый. Сейчас, конечно, появилась аппаратура, позволяющая измерить толщину льда прямо с воздуха. А раньше…

Иногда часами приходилось летчику искать пригодную для посадки льдину. Кругом трещины, разводья, затянутые молодым «серым» льдом, кругом хаос торосов. Вот, кажется, найдена подходящая. На бреющем полете прошел над ней летчик, определил размеры. Толщина льда вроде бы достаточная… Летит

вниз дымовая шашка (надо учесть направление и силу ветра). Вот теперь можно садиться, лыжи касаются поверхности льдины.

Нет, самолет не останавливается. В открытую входную дверь один из механиков наблюдает за следом из–под лыж — если цвет лыжни белый, то можно останавливаться, если темный, значит, лед тонкий и «промокает» — сигнал летчику и… полный газ! Ищи новую льдину… Целая наука! Если наконец решили останавливаться, то в конце пробега выруливаем на старый многолетний лед, и тогда уже буром проверяем толщину посадочной полосы…

Илья Павлович как летчик всегда держал себя «в спортивной форме», летал на любых типах самолетов, находящихся на эксплуатации в полярной авиации, будь то летающая лодка или четырехмоторный ледовый разведчик. А как начальник благодаря своей неугомонности Мазурук имел возможность не откладывая в долгий ящик решать на месте все возникающие вопросы. Оперативно, по сложившейся обстановке. И тут же давал указания начальникам аэропортов, вносил дополнения к руководству полетами.

Вспоминается случай. Возвращался я с острова Уединения, шел на ночевку в аэропорт Диксон. При подлете ветер усилился до семнадцати–восемнадцати метров в секунду, дул поперек полосы. Диспетчер запретил посадку из–за сильного бокового ветра, потребовал, чтобы я уходил на запасной аэродром. Поясняю ему, что у меня лыжное шасси, что могу приземлиться против ветра на целинный снег — места в диксоновской бухте предостаточно. Диспетчер ничего не хочет слушать, настаивает на своем. Тогда сам принимаю решение приземляться рядом с аэродромом. Имею право!

Сел благополучно. Диспетчер заявил, что будет жаловаться Мазуруку на нарушение инструкции. А Мазурук, грозит мне диспетчер, будет на Диксоне через час.

Я решил подождать, не уходя с аэродрома. Как только Илья Павлович приземлился на своем Ил–12, иду к нему, прямо к самолету, будь что будет…

— Илья Павлович, вот диспетчер…

— Потом о диспетчере! — перебил Мазурук. — Расскажи, сколько облетал зимовок, какие замечания по работе?

Я доложил все по порядку, а в конце рассказал о своем конфликте с диспетчером. Мазурук помолчал, затем позвал Аккуратова (он был штурманом на Ил–12):

— Валентин, будь добр, дай, пожалуйста, чистый лист бумаги…

И начал что–то писать — быстро, размашисто. Я ожидал

приговора, перебирая в уме, что же не так сделал. Ведь несколько часов назад сам выбирал себе место для посадки на острове Уединения. А вот на Диксоне, где я все знаю, хозяин, оказывается, диспетчер! Но мне–то виднее… Нет, думаю, здесь что–то не так…

Илья Павлович протянул мне лист:

— Сделал все правильно, не волнуйся… Держи бумагу, в ней все написано. Читай и в дальнейшем руководствуйся моими указаниями:

«Всем начальникам аэропортов. Командирам кораблей на самолетах с лыжным шасси разрешается выполнять взлёты и посадки в районах аэропортов по их, командиров, собственному усмотрению. Мазурук».

Это было знаком доверия к летному составу. Руководитель верил в своих летчиков и брал на себя ответственность за их действия…

Особенно повезло тем, кому довелось летать с Мазуруком. Илья Павлович передавал свой богатый опыт полярного летчика не только в беседах, но и личным показом, выходя победителем из самых сложных ситуаций. Были, конечно, в его летной биографии и вынужденные посадки, и аварии. Но летать он продолжал. Несмотря на ранения, контузии, несмотря на возраст…

ВОЗДУШНЫЙ КАЮР

— Послушай, командир! Как назовем новое поселение? — Начальник геологической партии вглядывается в иллюминатор.

— Чего здесь думать — речушка как раз впадает в Пясину, называется она Тарея. Мудрить нечего — Усть — Тарея!

— Быть по сему! Выбирай место для «аэропорта»… В двадцатые годы, когда открывали месторождения Норильска, единственным транспортом были собаки да олени. А теперь мы стали «воздушными каюрами». Шел 1951 год, нашему экипажу была поручена почетная миссия — основать новое поселение геологов. Может быть, в будущем новый Норильск?

— Ну, Володя, — обращаюсь я к штурману Стешкину, — давай выбирать, где сесть.

Делаем круг за кругом в районе устья Тареи. Заманчиво, конечно, сесть на тундру, раз навсегда «открыть аэропорт». Но зачем, как говорится, усложнять усложненное, не лучше ли приземлиться на ровный лед Пясины? Подальше, правда, придется грузы таскать, но безопасность прежде всего. Сейчас начало июня, лед на Пясине толстый и ровный. Решено!

Начальник геологической партии выбрал место для будущего поселка на высоком берегу Пясины, южнее устья Тареи. «Приледнившись», быстро разгрузились и оставили «робинзонов» на необитаемом берегу обживать свой будущий город.

По пути на Диксон пытались подсчитать, сколько нужно рейсов, чтобы перебросить все грузы. Много! Следует торопиться, ведь и в этих краях весна не за горами. Наш бортрадист Николай Сергеев, связавшись с Дудинкой, сообщил, что у ник' Енисей уже взломался. Скоро и до Пясины время дойдёт.

Летали мы почти круглые сутки, не замечая усталости. Погода хорошая, солнце уже не заходило. Прилетая в Усть — Тарею, я всегда стремился приземлиться на свою колею и остановиться точно у места разгрузки. Форсил по молодости Но не зря, как оказалось..

Работали мы с ледового аэродрома бухты острова Диксон, здесь уже начали появляться забереги. На Пясине вскрытие ещё не начиналось, но все понимали — остаются уже не дни, а часы.

И вот наконец последний рейс. Забрали все оставшиеся продукты, взяли самое главное — крышу для основного домика. В общем загрузились «под завязку». Взлетали тяжело: снег, подогреваемый весенним солнышком, стал более липким и не давал. нашим лыжам такого хорошего скольжения, как прежде.

Набрали триста метров высоты и по знакомому маршруту

пошли на Усть — Тарею.

На борту царила спокойная деловая обстановка, даже праздничная, пожалуй. Николай запросил на всякий случай погоду на запасных аэродромах и сообщил в Игарку, что мы сегодня будем «дома». Стешкин, сидя на месте бортмеханика, следил за точностью маршрута, а бортмеханик Володя Белявский за столом штурмана вписывал в формуляры самолета и моторов сведения о налете часов — «подбивал бабки». Второй пилот Женя Яковлев, сидя за штурвалом, подворачивал то влево, то вправо по указаниям штурмана и безмятежно улыбался каким–то своим мыслям.

У меня на душе тоже было спокойно. Считай, дело сделано, последняя посадка — и домой. Но, как говорится, не кажи гоп…

Замечаю, что Женя начинает потихоньку снижаться, чтобы не войти в облака. Высота по радиовысотомеру уже двести метров, облачность начинает «прижимать». Появились капельки дождя на ветровом стекле летчиков. Этого ещё не хватало! Температура–то наружного воздуха минусовая!

Попросил механика и штурмана занять свои места.

— Володя, — спрашиваю штурмана, — сколько осталось времени по расчету?

— Около двадцати минут.

— Хо–ро–шо, — говорю. (Что тут ещё можно сказать?)

Дождь начал усиливаться, облачность понижается. Пришлось и нам снизиться до ста пятидесяти метров Да-а… Последний рейс… Кругом белизна, тундра. Главное — речку не проскочить. Чего не боялся, а получилось… Погода ведь в районе Диксона была хорошей, да и на район Тареи синоптики давали не хуже…

Капли дождя стали уже замерзать на стеклах, видимость ухудшилась. Но редкие кустики по берегу Тареи разглядеть все–таки удалось — мы вышли на берег.

— Подвернуть вправо, держать вдоль берега до Пясины, — дал команду штурман.

Яковлев подвернул, высота уже сто метров. Переохлажденный дождь делал свое коварное дело. Самолет покрывался ледяной коркой, а на неубирающихся лыжах скапливалась дополнительная порция льда.

Приходилось добавлять мощности обоим двигателям, чтобы, сохранять необходимую скорость полета.

Теперь уже Яковлев вёл самолет в основном по приборам. Я открыл боковую форточку, стараюсь наблюдать в нее: Через переднее стекло ничего не видно — такое сильное обледенение, что тепло от трубы уже не помогает.

Что же делать? Возвращаться обратно нет смысла: ещё день–

другой, и взлётная полоса на Диксоне выйдет из строя. Лететь в Игарку нельзя — не выполнено задание. Геологи без крыши, без продуктов. Пока высота позволяет, надо пробиваться в Усть — Тарею…

Внезапно дают знать о себе обледеневшие винты — появилась тряска моторов.

— Володя! Спирт на винты! А мне — отвертку, быстро!

Просовываю в форточку руку и, преодолевая скоростной напор встречного воздуха, с силой выдалбливаю отверткой маленькое «окошечко» на заросшем льдом стекле. Помогает и спирт — по фюзеляжу начинают барабанить срывающиеся с винтов осколки льда.

— Под нами домик! Без крыши! — кричит Яковлев.

— Крыша–то у нас! — пытается острить штурман. Но сейчас не до шуток.

— Володя! Курс для стандартного разворота с выходом на берег Пясины!

Стандартным разворотом называют в авиации разворот на сто восемьдесят градусов. Я выполняю его «блинчиком» — с малым креном. Самолет сильно обледенел, на полной мощности моторов он летит в «трехточечном положении», словно уже заходит на посадку.

— Справа берег! — громко докладывает Женя. Я подворачиваю; летим, вероятно, вдоль берега Пясины. Яковлев долбит отверткой «окошечко», штурман через голову бортмеханика мечется от моего стекла к стеклу второго.

— Вижу! — громко докладывает Стешкин. — Впереди по курсу…

Я тоже увидел обрывистый берег в устье Тареи. Но где же наша полоса, наши следы? Не вижу, не вижу…

Белявскнй внимательно смотрит на меня — ждёт положенных команд и, не вытерпев, быстро спрашивает:

— Закрылки — будем?

— Какие, к черту, закрылки. И без них идем почти на взлётном режиме моторов…

В этот момент мелькнула на белизне снега темная полоса. Наша лыжня! Весна пришла и сюда, укатанный след пропитался талой водой, только это и помогло нам разглядеть место посадки.

Я не успел даже убрать мощности моторам, как мы «приледнились». Прорулив немного подальше, остановились на сухом месте. И, посмотрев друг на друга, молча поздравили себя…

Ни до, ни после я никогда не видел, чтобы на самолете могло нарасти такое количество льда. На всех лобовых частях — на

фюзеляже, на амортизаторах лыж, на стопках шасси — был сантиметровой толщины лед. Я уже не говорю о киле и стабилизаторе. А на крыльях лед снизу висел сосульками на каждой заклёпке вплоть до креплений элеронов. И вся эта масса успела образоваться за какие–то двадцать минут, несмотря на включённую систему противообледенителей…

Подошли геологи во главе с начальником:

— А мы и не ждали вас в такую погоду. Боялись, не скрою, что вы не успеете, ведь и у нас скоро ледоход должен начаться.

Дождь прекратился, геологи начали разгрузку А весь экипаж дружно приступил к освобождению ото льда самолета. Бить машину было не за что, но лед поддавался только после ударов резиновыми шлангами, которые нашлись у запасливого бортмеханика. Прощались сердечно. Начальник долго благодарил «воздушных каюров» — «первых помощников и друзей геологов!». Видно, он успел сообщить по радио о нашей посадке, потому что на подлетах к Игарке Николай вручил мне радиограмму:

«Борт Н-495, Лебедеву. Благодарю экипаж за успешное выполнение задания. Командир авиагруппы Погорелый».

В Игарке мы отдохнули всего, кажется, сутки Подоспело новое задание, и, конечно, срочное. Несрочных заданий в Арктике нет, без «воздушных каюров» не обойдешься!

ПОЛЕТ С ПОВЕРЯЮЩИМ

— Миша! Хоть с кем–нибудь связь есть?

Бортрадист Михаил Анциферов продолжает стучать ключом. Его папироска, которую он гоняет во рту из угла в угол, давно погасла. То и дело он поглядывает на индикатор напряжения, на неоновую лампочку, которая мигает в такт ударам. На мои вопрос отвечает после долгой паузы: «Пока нет!»

— Ну, а кого–нибудь слышишь?

— Пока нет, Арсентьич. Услышу — скажу…

Когда мы вылетали из Усть — Таймыры, погода была отвратительная. Дул сильный ветер, пуржило, видимость почти отсутствовала. На высоте пятьдесят — шестьдесят метров вошли в облака, но на пятистах метрах выскочили из них, как подводная лодка из глубин океана. Полярная ночь открылась во всей своей красе: яркие звезды, кусочек луны на востоке. Мы направлялись в Дудинку, там погода была хорошая, как сообщили в радиобюро Усть — Таймыры. Никаких оснований для тревоги не было, но вот связь… Прошло уже двадцать минут, а связи нет. Миша, ясно, старается. Но его никто не слышит, и он никого. Что ж, на Севере бывает такое — непрохождение радиоволн, «гухор» на языке радистов.

Горючего у нас хватало до Игарки с запасом, так что и в этом отношении волноваться было нечего. Подождем.

Штурманом у нас был Петр Ананьич — Дед Махорка, как все его называли. Старый опытный штурман морской авиации. Значит, и по части навигации можно было быть спокойным.

— Штурман, со связью у радиста, как видишь, не все в порядке. Заказать привод по побережью тоже не удается. Так что давай курс прямо на Дудинку.

— Есть, прямо! — Петр Ананьич, коренной минчанин, сохранил ярко выраженный белорусский акцент. Он склоняется над картами, попыхивая, как всегда, огромной самокруткой

На правом пилотском месте расположился заместитель начальника Игарской авиагруппы Ефремов. По неписаному закону, жди какой–нибудь неприятности, если на борту поверяющий. Вот она и назревает. О возвращении в Усть — Таймыру (так называли посадочную площадку в устье реки Нижняя Таймыра) не могло быть и речи — без привода в такую погоду аэропорт не найдешь Решение оставалось одно только вперёд.

— Штурман! А как маяк в Усть — Таймыре, работает?

— А мы его не заказывали, — неторопливо изрекает

штурман.

Ну, это всегда так, когда нужно. А нужно, как известно, всегда «после».

— Поищи, Ананьич, хоть какой–нибудь радиопривод — Диксон, Дудинка, Усть — Тарея… Может, они дают кому…

— Поищу, поищу, командир.

Идем на высоте тысяча шестьсот метров, под нами сплошная облачность. «А вдруг и до Дудинки облака?» — закрадывается тревожная мысль Миша по–прежнему «стучит», пот льется по лицу. Я его уже не тревожу — видно, какая–то неисправность в радиооборудовании. Бывает, что тут сделаешь! Вся надежда на «деда», а в основном на себя. Нужно соображать. Как говорится, не в институте.

— Слушай, Ананьич, давай пойдем немного восточнее, чтобы выйти между Норильском и Дудинкой. Даже если облака будут, световые пятна должны быть заметны, особенно над Норильском. А уж там сориентируемся.

— Согласен, пять градусов влево.

— Сколько, по твоему расчету, до Норильска?

— Сейчас, прикину… Час десять минут.

— Что ж, будем ждать.

Ожидание томительное, конечно. Хорошо, что облачность не поднимается, а лежит ниже нас ровным покрывалом. Идем по–прежнему на высоте тысяча шестьсот. Радист стучит

— Ну что, Миша?

— Гухор, командир, непрохождение радиоволн

— Володя, как с горючим? — спрашиваю у бортмеханика, хотя и сам по топливным часам вижу, что достаточно. Спрашиваю, чтобы не молчать.

— Навалом, командир.

— Это хорошо…

Разговор не завязывается. Каждый член экипажа занимается своим делом, и время от времени поглядывает на Мишу, которому, видно, не до нас. По расчету времени до Норильска ещё далеко, но я вглядываюсь вперёд. Хочется увидеть желанное окончание бесконечной облачности, хоть какой–нибудь огонек. Но конца не видно, облака под светом поднявшейся луны лежат мертвенно–бледной пеленой и спереди, и сзади.

— Штурман, попробуй на радиокомпас поймать Дудинку. Может, подвезет, услышим?

Ананьич, включив радиокомпас, вращает рукоятку около частоты аэропорта.

— Нет, командир, тишина.

Вдруг впереди слева показались огоньки. Смотрю на часы —

до Норильска ещё минут двадцать лету Что ж, подходит. Но боюсь сказать вслух, ещё подумают, что у командира галлюцинации. Сижу молчу. Пусть кто–нибудь другой эти «галлюцинации» заметит, а я только прижимаюсь к ветровому стеклу, чтобы привлечь внимание других. Вон и Ефремов начал посматривать туда же.

— Огни!

— Где огни? — Делаю вид, что не вижу.

— Да вот, по курсу, немного левее.

Молодец Ананьич, показал свое мастерство. Привел точно. Тысяча километров ночью в безориентирной местности — это не шутка, ведь без радио, по одной «астрономии», по расчетам.

Огни Норильска просматривались в разрывах низкой облачности. Сделав круг, пытались увидеть посадочную площадку на реке Валек, но она закрыта туманом. Суди по всему, если и возникнет необходимость, на Норильск рассчитывать нельзя. Что ж, курс на Дудинку. Вскоре на облачном «экране» вновь появилось световое пятно. Снизились до высоты шестьсот метров, включили радиовысотомер, продолжаем снижение. К нашему разочарованию, и над Дудинкой сплошная облачность. Высота уже триста метров, а нижняя кромка ещё не достигнута. По всей вероятности, туман, и, конечно, до земли. Радиопривода нет, единственным ориентиром остается световое пятно над городом.

Миша накурил уже гору окурков, продолжает «стучать», но все безрезультатно. Ананьич старательно крутит рукоятку радиокомпаса, но эфир молчит. На высоте двести метров стали «цеплять» верхнюю кромку. Посоветовавшись, решили пробить облачность над Енисеем. Снижаемся — сто пятьдесят, сто двадцать, сто. Подправляем барометрические высотомеры. Пробую включить фару — кругом, словно белый экран. Уже восемьдесят метров, но земля так и не просматривается — туман. Ниже опасно, надо уходить.

Даю полный газ, штурвал на себя. На высоте двести пятьдесят метров выходим из облачности. Делаем круг над Дудинкой — может, услышат, включат радиопривод. Ананьич опять крутит ручку радиокомпаса. Наконец–то услышали нас, не по радио, конечно, а по шуму моторов. Догадались и включили привод. Молодцы! А нам что это даёт? Только одно: теперь знаем точно, что под нами Дудинка, а не Рио–де–Жанейро, скажем. Но снижаться никакого смысла нет, уже проверили — туман.

Ефремов предлагает идти в Игарку «Дома, — говорит, — и стены помогут». Смотрим наличие горючего. Больше бака, хватит на два часа с лишним. С обоюдного согласия берём курс на Игарку.

— Миша, передай Дудинке, что их не слышим. Пробиться у них не смогли, направляемся в Игарку. Если они нас слышат, пусть передадут туда по наземному каналу о нашем решении.

— Передаю… Если услышат… Летим над облачностью на высоте шестьсот метров. «Философствуем» с Ефремовым:

— Ведь не зря говорят, Александр Алексеевич, что бутерброд всегда падает маслом вниз.

— Как понять?

— А вот так! Связи нет, аэродромы по пути закрыты. Одно к одному, надо же случиться такому совпадению.

— Да, пожалуй, ты прав. Закон падающего бутерброда.

Если ещё и в Игарке туман, а этого «по закону» следует ожидать, то придется над Енисеем пробиваться вниз и садиться на лед — благо у нас лыжи.

— Так, наверное, и сделаем, другого выхода не вижу.

Наши надежды, что туман вот–вот кончится, к сожалению, не оправдались. Впереди опять только световое пятно. Огней Игарки не видно. Делаем круг, снижаясь до верхней кромки, и… На высоте триста метров начинаем «цеплять» за облачность, верхняя кромка на целых сто метров выше, чем над Дудинкой. Значит, вряд ли туман до самой земли!

Ефремов тоже понял, радостно кивает. Будем пробовать. Дай, как говорится, бог. Связи, естественно, нет, привода нет. Зря жечь бензин не будем, поехали…

Начинаю снижение. Двести пятьдесят, двести метров. Туман, слабое обледенение на стеклах. Этого ещё не хватало!

— Володя! Спирт на стекла!

— Жалко!

— Включай, шутки в сторону!

Снижаемся дальше. Сто пятьдесят, сто метров по радиовысотомеру. Пробую включить фары — опять перед нами белый экран. Выключаю. Неужели и здесь не повезло, неужели туман до земли?

Уменьшил предельно скорость снижения, радиовысотомер на малом диапазоне. Девяносто метров, восемьдесят. Впереди что–то потемнело. Неужели?

— Фары!

— Включаю!

Под лучами фар обрывки нижней части облаков, свет выхватывает заструги снежного покрова Енисея.

— Ананьич! Курс на Игарку!

— Семьдесят пять!

— Проверь, может, привод работает?

— Работает, работает, Игарка на стрелке… Дудинка, видно,

предупредила по наземному каналу о «молчаливом» самолете. Я разворачиваюсь влево по стрелке привода, идем на высоте пятьдесят — шестьдесят метров, не упуская из виду землю. Впереди появились огни города, наконец–то. Л вон и остров, аэродром, включены огни старта.

— Шасси!

— Выпускаю!

— Щитки!

…Зарулили на стоянку. Остаемся на местах, «отходим». Я отираю пот с лица, Миша сидит, откинув голову, с закрытыми глазами и потухшей папироской во рту.

— Миша, вызывай спецов, что там с твоей радиостанцией?

…Минут через двадцать подошел ко мне аэродромный инженер по радиооборудованию:

— Слушайте, командир, а у вас антенна отключена от радиостанции.

— ??? Миша! Бать–мать!!!

БЕРЕГ, КОТОРЫЙ НЕ КОНЧАЕТСЯ

Полученная радиограмма была краткой, но не совсем ясной: «Дудинка, Лебедеву. Следуйте Хатангу, где возьмёте попутный груз геологической партии бухту Ожидания. Далее выполняйте задание начальника партии поиску пропавших. Командир Игарской авиагруппы Погорелый».

Летим в Хатангу, по дороге обсуждаем задачу. Бухта Ожидания расположена на северном берегу озера Таймыр, вдоль которого тянется горный хребет Беринга высотой более тысячи ста метров. Мы не раз доставляли грузы в эту геологическую партию, многих знали в лицо. Кто же пропал? Где искать?

Загрузившись в Хатанге взрывчаткой, вылетели на озеро. Оказывается, ещё месяц назад четыре человека выехали на тракторном поезде в Усть — Таймыру. Поездом на Севере называют трактор с прицепленным балком — домиком на полозьях. Маршрут у них был элементарный: по реке Нижняя Таймыра. Заблудиться невозможно! Но теперь прошли все сроки. Продукты, по расчету, должны уже кончиться, а в Усть — Таймыру поезд до сих пор не прибыл.

Могло, наверное, кончиться горючее, хотя брали его с большим запасом. Могли провалиться под лед, но об этом не хочется думать, да и лед в это время года, в марте, очень крепкий.

Ясно одно — людей, во что бы то ни стало нужно найти как можно скорее.

Разгрузившись, взлетели. Пересекаем озеро по направлению к «воротам» в горном хребте, где начинается Нижняя Таймыра. Но видимость сразу после взлёта стала резко ухудшаться — туман. Приходится пробивать облака, чтобы избежать неожиданной встречи с берегом. На высоте триста пятьдесят метров ярко светит весеннее солнце, а внизу сплошное белое покрывало. Решили пройти над облаками в надежде найти «окна», но их нет и нет.

Усть — Таймыра на вызовы нашего радиста не отвечала. Вероятно, «гухор». А Хатанга ответила: у них погода хорошая, в Усть — Таймыре туман.

Приходится возвращаться в Хатангу. Каково тем, кто ждёт нашей помощи, — может, они и слышали звук моторов нашего самолета? Но ничего не поделаешь — стихия! Нужно ждать погоду, ждать…

Просидели мы в Хатанге двое суток. Томительное было ожидание. Наконец, погода и районе озера и в районе Усть — Таймыры пошла на улучшение. Вылетаем к геологам в бухту Ожидания; видимость — более десяти километров. От лагеря

геологов начинаем поиск Летим на высоте двести метров, подходим к «воротам». Вид у них весьма величественный — берега ущелья расходятся на запад и восток, поднимаясь на пару сотен метров Верхняя их часть сейчас скрыта в облаках. А внизу заснеженная долина Ннжней Таймыры шириной около восьми километров.

Мы тщательно осматривали все темные пятна, попадающиеся на пути, и особенно следили за левым берегом, которого должен был держаться трактор К сожалению, след гусениц часто терялся, приходилось летать галсами от берега к берегу, осматривая всю площадь.

Перед озером Энгельгардт след трактора резко повернул на запад, к устью реки Угольной, но потом вновь вошёл в Нижнюю Таймыру Мы летели на вы–соте не больше ста метров, повторяя все изгибы реки. Берега хорошо просматривались, но пока — ни трактира, ни людей.

От напряжения, от белизны снега уже болели глаза, несмотря на светофильтры. Слева подошла долина реки Шренка, теперь опять курс точно на север Плохи дела: остается всего полсотни километров до Усть — Таймыры, а ни людей, ни трактора по–прежнему не видно. Отсюда в случае нужды можно было бы и пешком дойти…

Справа по курсу нашего полета — большой остров длиной несколько километров Я потерял на какое–то время тракторный след. Но второй пилот Коля Вахонин начеку

— Вижу следы у берега острова

Беру управление и придерживаюсь следов. Остров кончается, а следы поворачивают направо, вдоль берега. Разворачиваюсь и за поворотом вижу трактор с прицепленным к нему балком. Сомнений нет — это они. Но людей не видно. Может быть, ушли? Или ещё хуже — замёрзли? Разные мысли лезут в голову, пока мы обходим остров но периметру. Нет, никого не видно. Наконец снова выходим к трактору и, к нашей радости, видим: у балка стоят двое, яростно размахивают руками. Тут же появляется и третий. Садимся, не раздумывая, если лед выдерживает тяжесть трактора, то выдержит и самолет. Подруливаем к поезду. Я выхожу последним и сразу попадаю в объятия. Прихрамывая, опираясь на палку, подходит и четвертый. Все в сборе, все целы.

— Николаи! Приглашай в самолет к столу, там и поговорим!

— Аппетит не пропал? — обращаюсь уже к пострадавшим.

— Не то слово, командир, — говорит один из них. — Из продуктов осталось только немного пшена Сегодня первый день хорошая погода, мы уже собирались идти пешком в Усть — Таймыру. Но вы подоспели вовремя. Спасибо.

— Все шло хорошо, — рассказывал в самолете старший группы. — Оставалось, по нашим расчетам, около полусотни километров до точки. И тут задуло, как всегда, с сильным снегопадом. Берег потеряли, потом вновь «зацепились». Обрадовались. Не знали, что это берег острова и… кружили вокруг него почти сутки. Думали, что уже подходим к Усть — Таймыре, когда заметили следы трактора, которых здесь не должно было быть. Только тут и поняли, что это наши следы, что мы крутимся на одном месте, катаясь вокруг острова. Топливо к этому времени подошло уже к концу, неделю сидим без тепла, без продуктов. Выручали только спальные мешки…

В Усть — Таймыре наши пассажиры отдохну, и. отмылись, отогрелись. Начальник зимовки дал лучшего своего водителя в помощь трактористу геологов. Мы погрузили в самолет пару бочек солярки, продукты и через пятнадцать минут вновь приземлились около поезда.

Теперь наша помощь была уже не нужна: попрощавшись, полетели в Хатангу. А по дороге я поведал экипажу рассказ дяди Максима — старого охотника–промысловика Гаврюшина.

В тридцатых гидах он и Фролов зимовали неподалеку от Диксона, в бухте Полынья. Оба с жёнами.

Возвратились однажды с очередного осмотра «пастей» — песцовых ловушек. Дома, как всегда, все приготовлено, чтобы накормить и согреть охотников. Сели за стол. но в это время послышался характерный стук упавшей плахи (одна из пастей была поставлена не берегу неподалеку от избушек)

— Ешьте, пейте, охотники, а мы посмотрим, — решили женщины.

Было солнечно и тихо, пурга налетела, как всегда, неожиданно. Вышли искать — ничего не видно. Искали, искали, так и не нашли. Вернее, нашли, когда пурга кончилась. Нашли своих жён уже замёрзшими. И всего–то от «пасти» до избы сотня метров была…

— Да, без балка геологам пришлись бы туго, — резюмировал радист.

— Без балка и без нас, — поддержал его бортмеханик.

— А я представляю, — включился неожиданно штурман, — как они вокруг острова крутились. Известно ведь точно: по берегу дойдёшь до Усть — Таймыры. И вот они идут, идут, а берег все не кончается… Страшно…

ЖЕЛАННАЯ МАРХА

— Штурман! Почему курс больше заданного? Молчание.

— Володя, — обращаюсь к бортмеханику, — толкни штурмана! Уснул он, что ли?

Валентин действительно дремал, подперев щеку рукой. Да и сам я, судя по всему, «отключился» на минуту–другую. Всех тянуло ко сну. Шесть плюс шесть — тринадцатый час полета за сегодняшние сутки, да ещё три часа на земле. Устали.

— Командир! Я подвернул но речке — вышли, по–моему, на Марху…

Это уже второй пилот поясняет — Евгений Иванович Яковлев, он за штурвалом. На его счету около двухсот боевых вылетов на пикирующем бомбардировщике. Пе–2, в годы войны удостоен звания Героя Советского Союза. А ныне полковник в отставке, недавно пришел в полярную авиацию.

Сомнения Евгения Ивановича мне понятны: весь полет проходил под сплошной облачностью, на высоте шестьсот метров. Видимость не превышала пяти километров, а в снежных зарядах уменьшалась до двух–трех сотен метров. Ориентироваться было трудно — под нами необозримая тайга. Множество прихотливо извивающихся речек только затрудняли ориентировку

Тем временем штурман уже стоил с картой в руках и пальцем показывал мне предполагаемое место.

— По времени полчаса лишнего получается–за счет встречного ветра, думаю. Но проверить путевую скорость фактически не было возможности. А курс по реке сходится. Думаю, что Марха…

Короток день в феврале, особенно здесь, у полярного круга. Летим в сумерках, за каждым поворотом реки надеемся увидеть костры, но их нет и нет.

Геологов мы слышим, бортрадист принял радиограмму. Штурман читает: «Полоса обозначена ёлочками, горят входные костры. Ждём с нетерпением, учтите — доедаем последнюю собачью упряжку. Имеется больной, требующий эвакуации».

Ну, про собачью упряжку — это так, для красного словца. А эвакуировать больного действительно необходимо. Где же костры?

— Слышимость ухудшается, — докладывает бортрадист, — значит…

— Можешь не продолжать, значит — уходим от них.

Радиокомпас и рад бы послужить, но на коротких волнах он не работник. А средневолнового передатчика у геологов нет, да и

горючего для движка, как они говорят, осталось ноль.

— Вероятно, мы все–таки вышли не севернее их, а южнее, — подтверждает мои мысли штурман. Мы с ним рассматриваем карту.

И тут же голос второго:

— Командир, река уходит круто вправо и назад! Марха должна уходить под девяносто градусов влево, а эта река ведёт себя как–то непонятно, «не туда» уходит.

— Да, командир, это не Марха, — теперь уже уверенно говорит штурман. — Проскочили южнее. Похоже, Вилюй…

Времени на то, чтобы искать Марху, уже нет. Ни времени, ни горючего.

— Что предлагаешь?

— Только в Хатангу, пока не поздно. А то и нас нужно будет искать!

Как ни прискорбно, трезвый расчет говорит, что нужно возвращаться не солоно хлебавши. Сверхурочное летное время пропало даром. Впрочем, нет, даром ничего не пропадает. Сегодняшний день показал, что его самого опытного пеленгаторщика, который, хотя и с опозданием, прибыл в Хатангу. До вылета, чтобы успеть на Марху к рассвету, оставалось меньше двух часов, поэтому ужин был недолгим.

Несмотря на усталость (без малого — двадцать часов в воздухе!), я не смог сразу уснуть. Голова продолжала работать — как лучше построить маршрут полета? Через озеро Ессей и с уклонением к Вилюю мы покрыли две тысячи шестьсот километров. Если идешь напрямую — ведь теперь есть пеленгатор, будет две тысячи пятьдесят Тогда можно обойтись без дозаправки, топлива должно хватить. Возьмём с собой ещё одну бочку — это литров триста — на всякий случай. Не понадобится — оставим геологам Главное, чтобы пеленгатор работал… пеленгатор…

Разбудил нас басовитый голос Турусова.

— Кончай ночевать, спасатели! Хорошего понемножку. Завтрак готов, жду вас в столовой.

Бортмеханик Володя Белявский со своим помощником, вторым бортмехаником Лешей Фалалеевым, уже ушли на аэродром. Такова на Севере судьба бортмехаников: за час или два до вылета, в зависимости от мороза, начинать греть моторы. После завтрака я коротко доложил свои соображения.

— …Пойдем напрямую, без дозаправки, не заходя на Ессей. Это короче, да и возможные уклонения, должно уменьшить…

— Да! А где же пеленгаторщик? — вставил штурман. — Вы обещали его пригласить, Иван Семенович! Турусов нетерпеливо

развернулся влево, вправо:

— Где ты спряталась? Сидишь и молчишь! Позади начальника аэропорта тихо и незаметно сидела на стульчике молодая девушка с восточным разрезом глаз. Мы считали, что она одна из помощниц Ивана Семеновича по столовой.

— Молчу? Молчу потому, что никто не спрашивает! — с какой–то обидой и задором неожиданно проговорила она.

— Давай, давай, садись к столу. Чтобы видели, какие у нас кадры, — сердито пробасил Турусов.

Мы предполагали увидеть опытного, убеленного сединой полярного «радиоволка», а тут… «Да ещё и с гонором девушка», — мелькнула в голове мысль.

— Активистка, комсомолка, ударник труда, — представил начальник аэропорта.

— Ладно расхваливать, Иван Семенович, — как–то смиренно проговорил «радиоволк». — Зачем мне к столу садиться, я и здесь слушаю.

— Так вот, — продолжал я, — раз нас внимательно слушают, то ты, Валентин, и ты, Николай, договоритесь с… Прошу прощения, как вас величать по имении?

— Нелли Адриановна, — с достоинством представилась девушка.

— Так вот, договоритесь с Нелли Адриановной, когда, в какое время будете выходил» на связь — через полчаса или минут через пятнадцать чтобы зря не заставлять следить за нами беспрерывно.

— Вы делайте свое дело, за меня не беспокоитесь, — вставила девушка — Договариваться нечего вызывайте в любое время, я буду следить постоянно

— Вот это ответ! По–комсомольски! — пошутил я. — Тогда все ясно? Вопросов нет? Как говорится, цепи ясны, задачи поставлены — за работу, товарищи!

По дороге в метеобюро у меня в голове все время вертелся ответ Нелли Адриановны. «Вы делайте свое дело, за меня не беспокоитесь». Это звучало как упрек за вчерашний полет Оправдания, конечно, можно найти, и погода плохая, и местность безориентирная, и магнитное склонение непостоянное… А важно–то одно: промахнулись мы вчера. Зря слетали, не выполнили задания.

На этот раз погода нас баловала. Ясно, небо усыпано яркими звездами. Летим на высоте тысяча мет ров, моторы работают ровно.

В кабине тепло и светло, но привычных разговоров и подшучиваний не слышно. Все молча делают свое дело. Наверное, как и я, каждый соображал про себя, что второй раз ошибиться

нельзя, что сегодня каждому нужно выполнить свое дело как можно лучше Женя, например, чаще, пожалуй, чем нужно, протягивает руку к управлению автопилотом — старается точнее выдерживать заданный курс

— Женя! Влево десять! — скомандовал штурман.

— Чего так много? — поинтересовался я.

— Опять понесло вправо. Видно, вчерашний ветерок начался, который и утащил нас к Вилюю…

— По пеленгу определил?

— По пеленгу.

— А может, наш радиоволк на пеленгаторе шалит?

— Я тоже посомневался, но проверил по радиокомпасу. Он пока берет и то же уклонение показывает.

Мы выбрали курс на пять градусов больше, чем нужно, чтобы выйти южнее километров на пятьдесят. Если идти прямо на расчетную точку, можно попасть к истокам Мархи — её долина будет почти параллельна нашему курсу. Да к тому же северо–восточнее течет река Ханния — и тоже параллельно курсу. Можно ошибиться. А, взяв на пять градусов правее, мы должны выйти на участок, где Марха почти перпендикулярна курсу. Вероятность проскочить её будет минимальной.

Я встал со своего пилотского места, прошел в отсек радиста.

— Николай, ну как там?

— Сейчас работаю с Дудинкой, погода хорошая. за нами следят. В Хатанге и Волочанке тоже хорошо, а вот в Косистом слегка метет, пурга…

— А как там наша Нелли Адриановна, следит за нами?

— Что вы, Арсентьич! Не успею стукнуть, как уже Пеленг выдаёт, И спрашивает: «Что нужно?..» С другими, бывает, когда надо — не дозовешься, когда не надо — сами зовут… Пока порядок, Арсентьич, тьфу–тьфу, чтоб не сглазить. А то вот уже треск появился — в снегопад, наверное, попали…

Я вернулся на свое сиденье и сразу включил фары. В свете луча рой летящих навстречу снежинок. Выключил, взгляд на землю — темнеет тайга. Это хорошо: облачность выше.

Забрезжил уже рассвет, начали попадаться притоки Мархи, перпендикулярные к нашему курсу. Появилась связь с геологами; сообщают, что погода хорошая, но идет снежок. Ветра нет. Геологи уже пошли на речку зажигать костры…

— Командир! Вроде все ясно. Мы идем южнее Мархи, по пеленгу — немного левее. И теперь с геологами уже связь есть — давай подвернем немного к северу и выйдем на Марху.

— Нет, Валентин, не будем нарушать собственный план Найдем по пеленгу, только пусть Николаи внимательно следит за

слышимостью геологов. Как начнет ухудшаться, тогда сама Марха должна подойти к нам Повернем влево и по реке пойдем к геологам как но рельсам А то можем опять попасть на какую–нибудь другую «Марху».

— Вообще–то правильно, нечего смыкать. — согласился Валентин. Словечко у него такое было, не знаю уж, откуда только он его взял «смыкать» — менять решение.

Судя по расчетам, мы двадцать минут назад прошли приток Мархи — Мархару. Если нее правильно, то через десять — двенадцать минут должен быть второй приток — Моркока. А тогда ещё полчаса, и мы на Марха. Уже рассвело, но солнца не видно — слой облачности все же толстый Видимость в пределах пяти километров за счет снегопада. Правда, не очень сильного.

— Марха! — громко говорит Женя, подавшись вперёд, к ветровому стеклу

— Считай, Марха номер один, — подначивает Валентин. — Тебе и вчера Вилюй Мархой покачался. Лучше следи за временем.

Женя явно обиделся.

— У тебя карты в руках, вот и следи сам. — Обменявшись «любезностями», штурман и второй пилот замолчали. Полная тишина. Все нетерпеливо ждут, когда откроется настоящая Марха. Через пятнадцать минут после прохода Моркоки, которую Женя принял за Марху, Николай доложил, что слышимость геологов ухудшается.

— Братцы, вот теперь всем смотреть внимательно — впереди должна быть Марха. Кто увидит первым — рубль в счет жалованья, — пошутил я, стремясь разрядить напряжение, возникшее после обмена «любезностями».

— Спасибо за доброту, обрадовал, будем стараться! — шуткой на шутку ответил бортмеханик.

Все приникли к окнам. Женя остался верен себе — через десять минут раздался его торжествующий голос:

— Марха! Вон — слева! Как, Валентин, правильно я говорю?

— Теперь точно, Марха! — подтвердил штурман.

— То–то! Командир, мне обещанный рубль! Сомнений не было — перед нами желанная Марха Разворот влево почти на сто тридцать градусов, и мы пошли вдоль Мархи, лентой извивающейся среди тайги.

— Теперь, товарищи, ищите дым костров. Только рубль не обещаю, а то с вами разоришься.

— Должны увидеть минут через десять — пятнадцать, — уточнил штурман

— Слышимость геологов улучшается, — радостно доложил Николай,

— Женя, снижайся до пятисот метров

— Слушаюсь, командир! четко, по–военному и теперь уже безо всякой обиды в голосе ответил второй.

— Вижу дым! — на этот раз отличился бортмеханик.

— Где? Где?

За небольшим поворотом открылся прямой участок реки. Два вертикальных столба дыма поднимались вверх, обозначая «ворота» посадочной площадки и свидетельствуя о том, что ветра нет.

— Командир, они нас видят! возбуждённо доложил Николай

— Отлично, Коля. Передай, что идем на посадку в Хатангу — или с кем ты там работаешь, попроси, чтобы следили до самого вылета.

Я взял управление в свои руки, начал снижение. Хорошо просматривалась полоса, обозначенная темнеющими кучками ёлочек. Пролетев немного входные костры, полностью добрал штурвал на себя, но… Приземления я не почувствовал — самолет, казалось, продолжал лететь. «Высоко выровнял? — мелькнуло в голове. — Нет, не может быть».

— Командир, — встревоженный голос Жени, — с моей стороны нет лыжи!

Бросаю взгляд влево — с моей стороны лыжи тоже не видно. Только стойка шасси вспарывает снег.

Прошли долгие секунды, прежде чем мы почувствовали энергичное торможение. Самолет остановился. Неуклюже выбрасывая ноги, к нам торопились люди

— Ладно, выключай, Володя, с лыжами разберемся…

Из выходной двери опустили лестницу, которая вертикально повисла на верхних крючках. Я прыгнул с последней ступеньки и оказался по пояс в снегу. Он был даже не рыхлым, а пушистым — иного слова не подберешь. Так вот куда «пропали» наши лыжи! Мы не почувствовали приземления потому что сели в полном смысле слова в снежный пух.

Геологи рассказывали нам йотом, что за всю зиму не было ни ветерка Снег, но их словам, падал вертикально, «как в Швейцарии». Почему «в Швейцарии», осталось непонятным, ведь никто из них там не был Меня, впрочем, любые образные сравнения мало волновали. Главное — как взлететь с этого «пухового» аэродрома? Сесть–то сели… Ну да ладно, это потом…

Незнакомые бородачи крепко жали нам руки, подкатила упряжка, вернее, то, что осталось от последней упряжки…

Быстро разгрузили продукты, сбросили бочку с бензином, которую взяли на всякий случай.

Больной был уже на месте, в самолете. Он, оказывается,

пытался усовершенствовать печь, сконструированную из железной бочки. И когда рубил зубилом, осколок металла попал в глаз. Требовалось срочное медицинское вмешательство, поскольку глаз хотя и не вытек, по чудовищно распух. А мы решали сакраментальный вопрос: как же нам всё–таки оторваться от «пуха»?

Винты почти касались снега, от них вперёд пришлось протаптывать дорожки. Как могли утоптали спереди и под лыжами. Лишь бы стронуться с места, а там… Счастье, что у нас Ли–2: он, по летной поговорке, если рулит — значит, взлетит. И благо, что у нас впереди три–четыре километра прямой, без извилин реки.

Попрощались с геологами, выслушали слова благодарности, заняли свои рабочие места. Двигатели запущены. Полный газ!

Самолет ни с места. Настороженно переглядываемся. Отдаю штурвал от себя — самолет немного опустил нос. Затем резко на себя — какой–то еле заметный «клевок» и… Ура! Поехали! Моторы работают на полной мощности, температура головок цилиндров уже предельная. Штурман следит в окно за лыжами, я тоже успел бросить взгляд — они, словно подводные лодки, поднимаются из глубины снега на поверхность

— Скорость — девяносто, — докладывает бортмеханик.

— Закрылки пятнадцать!

— Есть пятнадцать!

Самолет, как говорят в авиации, «вспух» в трехточечном положении. Мы в воздухе, висим, но не набираем скорость.

По докладу штурмана, мы пробежали около двух километров. Взлёт не из легких, конечно, но теперь–то все позади. Курс на Хатангу!

— Женя, давай тысячу!

— Я не брал.

— Хватит придуриваться, набирай тысячу метров.

— Слушаюсь! Свои ребята, сделаем!

Настроение у всех приподнятое от сознания успешно выполненного задания. Шутки, разговоры. Подошел Николай, доложил, что связь с Хатангой имеется, что погода хорошая как в Хатанге, так и на запасных.

— Спроси у штурмана. Николай, если ему пеленгатор больше не нужен, то отпусти девушку отдыхать, поблагодари за отличную работу.

…В Хатанге нас ожидали телеграммы от геологов и от командира авиагруппы. А Нелли Адриановна уже улетела в Дудинку, к большому сожалению многих членов нашего экипажа.

ПОСАДКА «НА ШИЛО»

С высоты трехсот метров картина выглядела впечатляюще. Ещё полчаса назад морской буксир, неторопливо обогнув мыс Муостах, тянул по губе Буор — Хая длиннющий плот строевого леса, который с таким нетерпением ожидали строители поселка Тикси. А теперь внезапно разбушевавшийся шторм на наших глазах начинал растаскивать бревна. Из–под общего скрепляющего плот пояса безжалостные волны выхватывали отдельные связки, которые тут же рассыпались, рассеивались по всей бухте.

Помочь мы ничем не могли, конечно. «Мы» — экипаж «Каталины» под номером Н-481. Совсем недавно я был назначен командиром летающей лодки, моим инструктором–наставником стал Владимир Васильевич Мальков — один из тех, кто в 1944 году вместе с Мазуруком перегнал четыре гидросамолёта из Америки. Да и «Каталина», кажется, была той самой.

По заданию мы должны были проследить движение плота, а затем разыскать в Быковской протоке караван речных судов, которые по какой–то причине не выходили на радиосвязь. Теперь, сообщив о судьбе плота, мы развернулись на северо–запад и через залив Неелова направились к устью Быковской протоки, соединяющей бухту Тикси с Леной. Уже минут через пятнадцать мы увидели четыре колесных парохода, стоявшие без движения у северного берега протоки. Посоветовавшись, решили сесть у каравана и выяснить причину стоянки и радномолчания.

Никакого опыта полетов на гидросамолёте у меня ещё не было. Каждая посадка становилась для меня задачей со многими неизвестными. Владимир Васильевич, сидя на месте второго, как правило, не вмешивается в управление, но после окончания полетов критика его была уничтожающей.

На этот раз сели v каравана вполне благополучно. Подрулили к пологому берегу. К нам уже спешили двое моряков, один из которых оказался начальником каравана. Причиной их «молчания» оказались неверные радиоданные — они работали на другой частоте, нежели морпорт Тикси, а причиной стоянки был крепкий ветер, разгулявшийся в губе Буор — Хая. Они не рискнули туда идти, поскольку для плоскодонных речных пароходов — колесных (!). как в знаменитой кинокомедии «Волга — Волга», — даже небольшая видна была, конечно, смертельно опасна.

Мальков рассказал! начальнику каравана обстановку в губе, наш радист дал частоты. И, тепло попрощавшись, мы легли

курсом на Тикси, уже предвкушая ужин в аэропортовской столовой.

— Командир, нам радиограмма! — подошел радист Степан Киселев.

«Борт Н-481, командиру, произвести посадку в дельте реки Яны у дизель–электрохода «Индигирка», взять на борт начальника морпорта Трусова и доставить его в Тикси. Начальник аэропорта Жаров».

Ничего не поделаешь — человек предполагает, а начальник располагает. Развернулись, взяли курс на устье Яны. Наш бортрадист уже связался с «Индигиркой», запросил погоду. Ответ не порадовал — сплошная облачность, видимость — около двух километров

Вскоре под нами начали появляться отдельные пятна тумана, а дельта Яны, как выяснилось, закрыта сплошь Высота верхней кромки — около двухсот пятидесяти метров.

Настроились на радиопровод «Индигирки», снизились до верхней кромки. По радио через микрофон я вызвал капитана:

— Индигирка! Я борт 481, как слышите? Прием.

— Слышу вас хорошо. Где вы?

— Идем на ваш привод, проход доложим. Трусов готов?

— Да, все готово. Ждём.

— Как сейчас видимость?

— Так же. Около мили. Облака низко сидят, но верхушки мачт видны.

На нашем американском самолете приборы, естественно, тоже американские: Был, в частности, и радиовысотомер. Тогда, в 1953 году, он все ещё оставался большой редкостью Я установил сигнализатор малых высот на отметку «двести футов» (шестьдесят метров, значит). Мачты у корабля высотой тридцать метров, так что на шестидесяти не зацепим.

Не снижаясь, над облаками, прошли по радиоприводу точно над кораблем — стрелка радиокомпаса повернулась на сто восемьдесят градусов. Затем выполнили стандартный разворот и с курсом на радио–привод со снижением вошли в облака. Зажглась зеленая лампочка радиовысотомера — высота немногим более шестидесяти метров. Идем в облаках, вода не просматривается, пилотирую по приборам. Зажглась жёлтая лампочка — высота «шестьдесят», ничего не вижу. «Где же их два километра видимости? У них сплошной туман!» — рассуждаю про себя. Только не снижаться, впереди мачты! По времени корабль уже должен быть под нами… Да! Стрелка радиокомпаса повернулась на сто восемьдесят градусов, но ни воды, ни «Индигирки» мы так и не увидели.

Набираю высоту, выходим из облачности на двухстах пятидесяти метрах. В наушниках голос капитана:

— Прошли над нами. Вас слышали, но не видели. Я отвечаю грубовато, нервно.

— Сами понимаете, ниже шестидесяти не можем. Боюсь вам мачты повредить, а себе сделать дырку в днище лодки. О посадке в таком тумане и думать нечего.

Капитан полностью сохраняет выдержку:

— Понял, понял. Вот тут Трусов спрашивает, далеко ли туман распространяется на юг по Яне? Если вы неподалеку сядете, он к вам выйдет на катере.

— Точно сказать не могу, километров тридцать–сорок. Дойдём до кромки — сообщим. Будьте на связи.

Набрав шестьсот метров, мы взяли курс на юго–запад, вдоль русла реки, и вскоре увидели разорванную кромку тумана. По замеру штурмана Андрея Шумскию, получилось тридцать пять километров от судна. Сообщили на «Индигирку», Трусов пообещал быть через три–четыре часа.

— Ну, давай, Саша, выбирай сам место для по садки, — предложил Мальков. — А если что не так — подскажу

Река в этом месте была достаточно широка, прямой её участок составляет более трех километров. Вес это нас вполне устраивало, смущало другое — полное безветрие, штиль. Я читал и слышал рассказы, что зеркальная водная поверхность усложняет определение высоты при посадке. Были случаи, когда летчики, ошибаясь, подходили под углом и, не успев выровнять машину, в лучшем случае терпели аварию. Я помню слова американского летчика–писателя Ассена Джорданова (его книга «Ваши крылья» была очень популярна до войны): «Вода мягка до тех пор, пока о нее не ударишься»…

Место для посадки мы уже выбрали — вблизи двух домиков, стоящих на берегу. Там даже «пристань» была (небольшие мостки). Снижаюсь с посадочным курсом, придерживаясь середины реки. Высота — семьдесят метров, уменьшаю скорость снижения до полуметра в секунду.

Вот тут Мальков не утерпел, взял управление, подвернул самолет ближе к берегу:

— При «зеркале», Саша, высоту можно определить только по линии берега. Вот и держись как можно ближе к нему. А на середине реки можем костей не собрать. Ладно, теперь держусь ближе к берегу. Радиовысотомер отсчитывает пятьдесят, сорок, двадцать метров. Контролирую высоту по берегу. Он в моем поле зрения, почти рядом Пятнадцать, десять, пять, три. Чувствую еле заметное торможение. Это первый редан днища лодки коснулся

зеркала реки.

Надо сказать, что на днище есть три выступа — три редана. На первый редан очень приятно приводняться, а со стороны очень приятно смотреть на такую посадку. Самолет, почт прекратив снижение, несется над водой, а когда острие редана касается поверхности, то появляются два белых водяных «уса» Лодка Красиво глиссирует, замедляя свои бег, и постепенно опускается до уровня ватерлинии.

Вот и сейчас почувствовав касание, я медленно прибираю рычаги газа, которые свисают с потолка пилотской кабины. Становится слышно приятое шуршание воды. И лодка, пробежав около полукилометра. Плавно опускается и воды Яны.

Осадка у нас чуть–чуть больше метра, можно подойти прямо к берегу. Причал остался позади нас, я даю газ левому мотору — лодка послушно разворачивается вправо. Подруливаю к берегу. Борис Кудряшов, наш бортмеханик, уже стоит в блистерном отсеке и плов по команде выбросить плавучие якоря. А штурман открыл свой люк и держит наготове небольшой донный якорь, чтобы зацепиться за берег. Скорость подхода минимальная: когда до берега остается десятка полтора метров, выключаю моторы. И самолет, двигаясь по инерции, мягко утыкается в илистый берег. Штурман выбрасывает якорь, спрыгивает сам и вдавливает его поглубже в мягкий грунт Приехали..

Полярная авиация всегда привлекала меня тем, что здесь не бывает двух полетов, похожих один на другой. То ты занимаешься ледовой разведкой для моряков, то перебрасываешь грузы для геологов или вылетаешь и срочный санрейс. Садишься на ледяное поле, на кочковатую тундру или на сумасшедший склон горы, на который и сесть–то, кажется, невозможно.

Метеорологическая обстановка в Арктике меняется зачастую мгновенно — туманы, обледенения, то снег, то дождь. Иногда полет бывает настолько сложен, что от членов экипажа требуется и находчивость, и мужество, чтобы выйти победителями из создавшегося положения. А в другой раз любуешься безмятежно проплывающей внизу картиной: горы, речки, озера, ледяные поля, тундра с пасущимися стадами оленей. В таких полетах забываются все перенесенные трудности, хотя и знаешь, что и сейчас, в любую минуту ты должен быть готов ко всему — ко встрече с туманом, к обледенению, к нежданной остановке мотора… никогда не знаешь, куда приведет тебя летная судьба.

Вот и сегодня. Предполагали ужинать и ночевать в родном аэропорту; задание с утра — посмотреть, где плот, где речные суда. Но пришлось лететь в устье Яны, чтобы доставить в Тикси Трусова. Здесь намеревались сесть у корабля, однако изменилась

метеорологическая обстановка, и сели где–то на Яне.

Из–за мысочка тем временем появляется лодка, а в ней председатель рыболовецкого Колхоза якут Петр Кубахов и с ним два молодых рыбака. На дне лодки трепыхаются знаменитые сибирские муксуны, и через пару часов мы уже вкушаем настоящую рыбацкую уху. Михаил Михайлович Трусов прибыл с «Индигирки» нескоро и начал было с извинений. Но, увидев наши сытые, отдохнувшие физиономии, сразу успокоился.

Взлетели, сделали круг над гостеприимными рыбаками, взяли курс на Тикси. Расстояние всего двести шестьдесят километров, но погода меняется действительно «как в Арктике». В районе Яны солнечно и тихо, а в районе Тикси штормит Ветер, судя по белым гребешкам волн, — не менее пяти–шести баллов Высота волны уже больше метра, так что посадка на первый редан исключена Выражаясь на жаргоне морских летчиков, придется садиться «на шило».

Картина тоже впечатляющая (если со стороны смотреть). Гидросамолёт, подходя к водной поверхности, высоко задирает нос и касается очередной волны своей хвостовой частью, третьим реданом — «шилом» Затем плюхается животом и зарывается носом в очередную волну, которая перекатывает через весь корпус лодки. Для наблюдателя это настоящее зрелище, что и говорить. Но мне предстояло самому выполнить посадку «на шило», да к тому же впервые в жизни.

Диспетчер аэропорта решил снять с себя ответственность:

— Посадку разрешаю… на ваше усмотрение… Вам виднее…

Помимо всего прочего меня беспокоят и бревна, разбросанные по всей акватории. С высоты ею метров просматриваю место для посадки, но за гребнями волн можно и не увидеть отдельное бревно.

Иду вдоль северного берега Быковского полуострова, выполняю четвертый разворот. Волнуюсь, сердце бьётся учащенно — первый раз на такую волну…

Но спокойный, ободряющий взгляд Малькова вселяет в меня уверенность. Над перешейком полуострова болтанка. Правой рукой держу сектор газа, а левой энергично шурую штурвалом, убирая крены. Володя помогает. Пройдя перешеек, убираю газ обоим моторам, теперь и правая рука на штурвале. Белые гребни волн все ближе и ближе. Внимание! Не опоздать добрать штурвал! Если коснешься волны первым реданом, то неизбежен скачок машины («барс»), который усложнит посадку. А если выберешь штурвал заранее, слишком высоко, то можно потерять скорость и плюхнуться, как курица. То и другое нежелательно, надо пилотировать точно.

Чувствую, что Володя помогает — штурвал пошел энергичнее «на себя». Нос самолета уже задрался непривычно высоко. Внимание!.. Чувствую физически, как третий редан цепляется за гребень волны, нос сразу же энергично опускается и… На какой–то момент ничего не видно, по ветровому стеклу льется вода. Нырнули… Крепко держу штурвал на себя, оглядываюсь на Малькова — тот улыбается, показывая большой палец левой руки. Мое лицо не выражает, наверное, восторга. Ладно, все уже позади, кажется. Включаю стеклоочиститель, стало виднее. Все!.. Ап нет, не все. Очередной гребень волны прокатился по носу, заливая стекла, и… Я инстинктивно пригнулся: огромный торец бревна нацелился на нас из очередной волны. Не помню, как успел среагировать — дал полностью правую ногу, отвернул. Удара не последовало, бревно проскочило, не зацепив, между левым поплавком и винтом. А могло ведь случиться непоправимое, как в кинофильме «Волга — Волга», когда «топляк» пробил днище корабля и поднял артиста Володина к потолку каюты. Там смешно, но одно дело — кино…

Каждая очередная волна заливает ветровые стекла, а то и накрывает полностью. Все люки у нас задраены, закрыты герметично, словно на подводной лодке. Только теперь начинаю понимать, насколько труднее быть морским летчиком. На сухопутном аэродроме безразлично: есть ветер, нет ветра — аэродром ровный. А на воде… Я уже убедился на Яне, что отсутствие ветра, «зеркало» — своя опасность — трудно определить высоту при посадке. В сильный же ветер сесть нелегко, а взлететь и вовсе невозможно. Во время войны Матвей Ильич Козлов — один из лучших гидристов полярной авиации — совершил посадку в жестокий шторм, спасая людей с потопленного фашистами парохода «Марина Раскова». Сел с трудом, рискуя жизнью, только благодаря высочайшему умению. А взлететь не мог, пришлось ему рулить к острову Белому. Около десяти часов в самолете по морю плыли… Вот и получается: в воздухе ты летчик, а на воде должен быть моряком…

Обычная наша стоянка — плот у берега. Но в такой ветер в него не зайдёшь, придется становиться посередине бухты, «на бочку». Я хочу развернуться, чтобы подойти к ней (она сзади). Но Мальков пресекает мою попытку:

— Саша! Это бесполезно. Нас всегда, как флюгер, будет разворачивать носом к ветру. Проще дрейфовать, пусть нас ветер поднесет хвостом. А как «бочку» проскочим, потом к ней и подойдем на моторах…

Через полчаса мы зацепились за «бочку», а затем ещё шесть часов дожидались катера, который должен был доставить нас на

берег. Катер тоже дожидался, когда стихнет ветер, станет волна поменьше. А мы эти шесть часов болтались на волнах, нашу «Каталину» таскало ветром из стороны в сторону, как флюгер на крыше…

На берегу Мальков хлопнул меня по плечу:

— Ну, понял, что такое посадка «на шило»?

— Как не понять.

— Тогда осталось только морскую науку освоить, не считай себя морским летчиком!

ЗЕМЛЯ БУНГЕ

Через пару дней мы получили задание выполнить ледовую разведку на север от Новосибирских островов над Ледовитым океаном до широты восемьдесят пять градусов, почти до полюса. Предложенный нам маршрут укладывался в семнадцать–восемнадцать часов полета при средней скорости сто девяносто — двести километров в час. Маршрут начинался в Усть — Янске, куда мы сегодня должны были прилететь.

Аэропортовский катер доставил наш экипаж к «Каталине», стоящей спокойно у «бочки», словно конь на привязи, ожидающий своего хозяина. Бухта успокоилась после шторма, только небольшая рябь пробегала по ровной глади воды от легкого ветра. Насколько хватает глаз — ни одного брёвнышка, путь чист для безопасного взлёта…

— По местам стоять, с якоря сниматься! — подражая морякам, скомандовал я.

Шумский высунулся из носового люка лодки, освободил левый «ус» (трос, соединяющий лодку с «бочкой») и остался так в ожидании запуска мотора, чтобы освободить правый. Я решил начинать запуск двигателей с правого мотора, поскольку прогрев в левой циркуляции (замкнутое движение по кругу) был удобнее, ничто не мешало.

— Запустить правый!

— Запускаю! — услышал ответ Шмандина, священнодействующего на своей «голубятне» — рабочем месте, расположенном в пилоне (это между крылом и корпусом лодки).

Передвинул правый сектор газа немного вперёд, что положено для запуска, невольно посмотрел вправо и встретился взглядом с Мальковым, молчаливо следящим за моими действиями и всегда готовым прийти на помощь, исправить любое неверное движение. Что значит опытный летчик, инструктор!

…Заработал мотор. Убрал газ до малого. Лодка начала двигаться вперёд и влево. Натяжение правого «уса», на котором «Каталина» ещё держалась за «бочку», ослабло, Андреи легко скинул его с кнехта. Мы свободны. «Бочка» медленно проплыла под правым крылом.

Описываю так подробно, чтобы стало понятно: летать на гидросамолёте — значит быть не только летчиком, но ещё и моряком.

— Запустить левый!

— Запускаю!

Пока запускали левый, мы достаточно далеко отошли от «бочки» и могли начинать прогрев моторов.

Небольшой ветер дул с юга, а поэтому направление для взлёта одно: с курсом на мыс Сого, оставляя его немного правее.

— Иван Дмитриевич! Ну, как там? — спрашиваю у бортмеханика.

— Показания приборов нормальные, можно взлетать.

— Ясно. Экипаж, взлетаем!

Двигатели работают на полной мощности. Нос лодки задрался вверх. Придерживаю штурвал немного на себя. Размашистыми движениями штурвалом вправо и влево удерживаю самолет без кренов, но пока скорость ещё мала; чтобы не коснуться крылом воды, страхую поплавки.

Горизонт впереди начинает «подниматься». «Каталина», набирая скорость, начинает выходить на редан; я отпускаю постепенно штурвал от себя. На редане!

— Убрать поплавки!

— Убираю! — громко повторяет механик. Впереди ровная гладь бухты. Несемся, как на буере, по чистому льду, набираем скорость, необходимую для отрыва. Слева «проплыл» остров Бруснева. Справа «смотрят» за взлетающей лодкой корабли, стоящие на рейде. Ничто не предвещает беды. Но что это?! Впереди по курсу виднеется что–то черное, большое, как спина у кита. Кит не кит, нам от этого не легче. Да это же связка брёвен, оставшаяся от плота после вчерашнего шторма. Взгляд на скорость — мала для отрыва. Что же делать?! Ещё несколько секунд, и мы распорем себе днище… И тут я почувствовал, что мой штурвал почему–то поворачивается влево, уходит левая нога, самолет на большой скорости начинает крениться влево, а связка брёвен стала отдаляться вправо и через какое–то мгновение проскочила под правым крылом «Каталины», Я понял, что но время вмешался в управление мой инструктор, показав, с одной стороны, свое искусство в пилотировании гидросамолёта, а с другой — возможности летающей лодки взлетать но кривой.

Я быстро бросил взгляд на Малькова, тот кивнул на штурвал, потом поднял обе руки вверх, дав мне понять — продолжай, мол! Мысленно поблагодарил его за науку, опять бросил быстрый взгляд на скорость — она подошла к отметке отрыва Легкое взятие штурвала на себя — и мы в воздухе

— Штурман! Курс?

— Бери пока сто пять градусов.

— Понято! Подворачиваю!

Довернул на указанный курс. Набираю шестьсот метров высоты.

Погода стояла на редкость хорошая. Обыкновенный перелет Под нами чистая вода губы Буор — Хая. В такую погоду интересно наблюдать, что есть на во- де и что есть под водой. Однажды, вот так наблюдая, я сам испугался да и напугал других членов экипажа.

Это было над Чукотским морем. Ведя ледовую разведку, мы летели курсом на север от мыса Уэлен. Стояла такая же хорошая погода, как и сегодня, и я безразличным взглядом рассматривал проплывающую под нами водную поверхность.

Вдруг — я даже оторопел от неожиданности — вижу на глубине в чистой прозрачной воде два темных длинных тела. Испуганным голосом громко говорю:

— Подводные лодки!

— Где?! — взволнованно спросил сидящий позади меня Павел Макарович Банюшевич, старейшин штурман полярной авиации.

Быстро указываю пальцем на предметы, сделав крен, чтобы лучше было видно.

— Ну, деточка (его любимое обращение), напугал ты меня. Во–первых, подводные лодки в паре под водой не ходят, а во–вторых, это обыкновенные киты!

— Здорово!

Первый раз видел я китов не в кино, а в водах океана. Сделав круг над ними, налюбовавшись вволю, легли на прежний курс, предоставив океанским: исполинам следовать по своим делам.

Сейчас, когда мы летим над чистой водой на летающей лодке, нисколько не волнуешься за работу двигателей — если какая неисправность, то всегда можно сесть, ведь под тобой лодка! А вот в том полете, когда я увидел китов, было совсем другое дело. Летели мы, имея под собой воду, на сухопутном самолете Ли–2. И от сознания, что у твоего самолета колеса, а не редан, внутри рождается не совсем приятное чувство, от одной только мысли о возможности вынужденной посадки пробегает холодок по коже.

Мои рассуждения и опасения не были лишены здравого смысла, так как в арсенале случаев неприятностей в полетах у летчиков полярной авиации были такие два (и надо же совпадение — у одного и того же летчика, Михаила Томилина!), когда сдали оба двигателя у сухопутного самолета над чистой во дои, а у гидросамолёта — над земной поверхностью. В обоих случаях полет закончился, как в кино, благополучно — оба раза бортмеханики в последний момент успевали исправлять свои ошибки, которые могли стать для экипажа роковыми, и моторы начинали петь свою успокоительную песню. В таких случаях

говорят: «Повезло…»

…Пересекли береговую черту, в губе Буор — Хая китов и подводных лодок не обнаружили. Под нами тундра. Россыпь многочисленных безымённых озер, змейки речушек без названий. На берегу одной из таких речушек хорошо видны два чума, вокруг которых бегают несколько собак. Из одного чума вышли сразу два человека — видно, услышали шум работающих моторов пролетающего самолета. Приветствуя, машут руками.

Вот и Усть — Янск. Погода хорошая. Небольшая рябь пробегает по акватории от легкого ветерка, создавая идеальные условия для посадки. Не все же штормы, бывает и хорошая погода…

После посадки зарулил в плот, закреплённый у обрывистого восточного берега Яны. Механики остались «ковыряться» на самолете, мы же, схватив свои походные чемоданчики, направились в порт. Поднимались по земляным ступенькам, опираясь на примитивные перила, роль которых выполняла неотесанная жердь, прибитая к двум столбикам. К столбу, расположенному наверху, вдобавок была прикреплена дощечка, надпись на которой гласила: «Гидроаэропорт Усть — Янск». Рядом стоял, приветливо улыбаясь, сам начальник — Александр Алексеевич Седлецкий. Вместе с ним направились к домику, где находились все «службы», вплоть до летной «гостиницы», состоявшей из одной большой комнаты с десятью кроватями, по какими?! Матрацы их были набиты гагачьим пухом! В других аэропортах Арктики подобных не было, и каждый из нас предвкушал отдых.

Пока готовился ужин, всей «бригадой» пошли на берег катать бочки с бензином к краю обрыва для заправки самолета. Бочки лежали рядами в тундре, метрах в ста от берега. Пришлось попотеть: бочка с бензином весит около двухсот пятидесяти килограммов, а катить её нужно по вязкой тундре, для полной же заправки потребовалось перекатить что–то около восемнадцати бочек. Хорошо, в самолете ещё остаток был около одной трети полной ёмкости бензиновых баков. Вот это аппетит у нашего самолета! Но зато и летать можно почти сутки… На деревянных козлах был смонтирован небольшой альвсер, и сила мышц наших рук приводила его в действие, перекачивая бензин из бочек в баки самолета. При этом бензин процеживался через замшу. А так как бочки подвергались взбалтыванию во время перекатывания, то замша постоянно забивалась отставшей от них ржавчиной, следами воды и разным другим мусором, и процесс заправки шел очень медленно. Помучились и устали изрядно.

После хорошего ужина, которым нас угостил коллектив

порта, уснули крепким сном праведников, «утонув» в знаменитых перинах…

Земля Бунге — песчаный участок суши, расположенный между островами Котельный и Фаддеевский в архипелаге Новосибирских островов. «При подъеме уровня моря частично заливается водой» — так коротко сказано о ней в энциклопедии… И заправка в Усть — Янске. Какая может быть связь? Да никакой! А вот все ж была…

Держим курс на устье реки Яны. Высота — шестьсот метров. Позади — гостеприимный Усть — Янск, впереди — семнадцать–восемнадцать часов ледовой разведки в высоких широтах Ледовитого океана и посадка в Тикси.

Степан Киселев связался по радио с дизель–электроходом «Индигирка», который продолжал разгружаться. Снизились. Прошли низко над мачтами, покачиванием с крыла на крыло приветствовали моряков. Взяли курс на остров Большой Ляховский. Под нами чистая вода моря Лаптевых. Моторы работают ровно, успокаивающе. Каждый из нас занимается своим делом, настраиваясь на многочасовой полет. Илья Павлович Романов, в то время молодой гидролог, ушел в блистерный отсек, откуда хороший обзор для наблюдения за льдами, которых, правда, сейчас ещё нет, но и чистая вода должна фиксироваться в его рабочей тетради. Кудряшов возился у электроплиты, видно, решил приготовить «дежурный» чай для желающих, а они всегда найдутся. Шмандин сидел в своей «голубятне», контролируя работу моторов, — была его вахта. Степан стучит — собирает погоду у береговых и островных метеорологических станций. Шумский пишет, чертит, что–то подтирает резинкой на своих картах, у него, как всегда, свободного времени почти нет. Мальков внимательно рассматривает на руках ногти, иногда подправляя их лезвием перочинного ножика. Автопилот что–то немного барахлит, веду самолет вручную. Договорились с Володей нести вахту по одному часу. Обстановка вне и внутри самолета спокойная, не предвещающая ничего плохого, но мы всегда начеку…

Идем визуально, то есть при видимости земли (в данном случае воды), ниже нас облаков и тумана нет. Облачность высокая, обледенения не ожидается, внутри самолета тепло, поэтому на показания термометра наружного воздуха никто из нас внимания не обращал…

Справа по курсу и немного впереди на горизонте показалась полукилометровая возвышенность мыса Святой Нос, являющегося как бы юго–западной частью «ворот» пролива Дмитрия Лаптева. А вот впереди, немного левее, показалась и их северная часть,

похожая на голову гуся, — полуостров Кигилях, на южной стороне которого расположена зимовка того же названия — попутная цель нашего задания. Нас в Тикси перед отлетом нагрузили газетами и письмами, которые мы успешно сбросили вышедшим встречать зимовщикам. Сделав традиционный приветственный круг над станцией, взяли курс на остров Новая Сибирь. Через пять минут после сброса почты Киселев вручил нам радиограмму, в которой зимовщики Кигиляха благодарили за почту и приглашали погостить.

— Степан! Поблагодари за приглашение и скажи, что при случае постараемся.

— Будет сделано, командир!

Мы продолжали следовать своим курсом…

Вдруг я почувствовал запах дыма, посмотрел в сторону Малькова, встретились взглядами. Показываю пальцем на свой нос, но жест запоздалый, так как струйка дыма уже потянулась к нам в пилотскую кабину. Мальков быстрым жестом показал, чтобы я продолжал вести самолет, сам же соскочил с сиденья и скрылся в бытовом отсеке, откуда к нам проникал дым. Появление в самолете не только дыма, а даже его запаха — явление чрезвычайное, предвестник пожара… От Кигиляха прошли более ста шестидесяти километров: до бухты Темпа, что на острове Котельном, — около двухсот километров. Но зато близко Земля Бунге — где–то около тридцати километров. В случае вынужденной посадки земля все–таки… Прикидываю себе в уме…

Появление рассерженного Володи прервало мои умственные рассуждения. На мой вопрошающий взгляд он продолжает начатый с кем–то разговор, но уже обращаясь ко мне

— Кудрящов не может потерпеть, хотя бы предупредил!

— А что он? — не вытерпел я.

— Что, что! Без курева не может, — продолжал Мальков, садясь на свое мести.

Пронесло. Отделались испугом. Я успокоился. Отдаленно слышу, что Степан продолжает ещё прорабатывать Кудряшова

Передал вахту Володе. Появилось время искать «подводные, лодки» Спустился с пилотского сиденья, пошел размяться во владения штурмана Андрея Шумского.

— Андрей! А все ж, где эта таинственная Земля Бунге, которая могла нас выручить в тяжелую минуту?

— А вот смотри, — кивает Андрей головой на проплывающую панораму в его иллюминаторе.

— О–о–о, какая большая!

— Да нет! Не туда ты смотришь, — смеясь, поправляет

Шумский, — это остров Фадеевский, смотри немного назад.

Смотрю и кроме воды и маленького кусочка земли, ничего не вижу.

— Вот это и есть земля? — показываю на кусочек.

— Точно.

— Зе–мля–я, тоже мне, — пренебрежительно протянул я

— Ничего, следующий раз будем пролетать — увидишь землю, — продолжая улыбаться, проговорил Шумский.

— Ну что ж, посмотрим, — недоверчиво согласился я.

Прошел в бытовой отсек. Все тихо, мирно Кудряшов отдыхает на койке, повернувшись к борту, — наверно, обиделся после «проработки», но скорее всего устал после утомительной заправки в Усть — Янске, ему больше всех досталось. Пусть отдыхает. Заглянул в блистерный отсек к Романову — тот сидит созерцает природу с неподвижным карандашом и руке Илья развел руками: мол, писать нечего, кругом чистая вода, льда нет Вернулся на свое место.

Пролив между островами Фаддеевский и Новая Сибирь тоже был чист ото льда. Справа приближался мыс Высокий — северная оконечность острова Новая Сибирь, от которого маршрут был проложен на остров Беннетта.

С этим курсом летим уже двадцать минут. Давно скрылись берега островов, но впереди по курсу что–то забелело, долгожданная ледовая кромка. Но что это?..

Опять запах… но без дыма. Ещё хуже, пахнет бензином, причем все сильнее и сильнее…

— Вот это денёк! — мог только проговорить Володя, соскакивая с сиденья и жестом показывая, чтобы я продолжал вести самолет.

— Штурман! Курс на «обетованную землю», пока курс двести пятьдесят пять градусов, — громко проговорил Андрей, просунув свою голову в проход и так же быстро исчезнув, как и показался

Мне осталось только разворачиваться круто влево и брать указанный мне курс. Хуже всего быть в неведении, но мое дело пока — выполнять, что сказано Появляется Мальков. Садясь на свое место, взволнованно произносит:

— Этого ещё не хватало! У Шмандина вдоль по борту его кабины течет ручьем бензин. Устраняют Ищут! По предположению Шмандина лопнул соединительный шланг от крайних бензобаков, где–то попала водичка Смотри: температура на «улице» минус десять! Это наша заправочка с бочек даёт себя знать! Учти на будущее…

— А–н–дре-й! — не может успокоиться Мальков.

— Слушаю, Васильевич, — отвечает Шумский, по являясь в

проходе.

— Куда путь держим?

— В самые населенные места, повернули в бухту Темпа.

— Д-молодец, д-правильно.

Мальков, когда волнуется, начинает в своей речи вставлять букву «д» почти перед каждым словом. Вспоминается курьезный случай, происшедший с ним Эта приставка «д» чуть не лишила его зарплаты А было так. В кассе летного отряда начала работать новая кассирша, которая нас в лицо ещё не знала и при выдаче денег спрашивала у каждого фамилию Дошла очередь и до Малькова

— Фамилия?

Не ожидая этого вопроса, Мальков растерялся и выпалил — Д-Мальков. Минута молчания.

— Вашей фамилии в ведомости нет, товарищ Дмальков.

Володя начинает волноваться больше и громко повторяет:

— Я не Дмальков, а Д-Мальков. Та ещё раз просматривает списки…

— Братцы! — уже обращается Володя к очереди. — Д–как же так, д-я один из старых летчиков, д-меня никто не увольнял. А д-она говорит, нет!

Очередь начинает смеяться, зная, что это недоразумение. Но ему–то не до смеха. Выручил Сырокваша Николай Лукьянович, один из старейших полярных летчиков, остряк отряда. Подойдя к окошку, поясняет кассирше под смех товарищей.

— Девушка, простите его, это его французский дворянский титул подводит. Мальков любит к своей фамилии добавлять приставку «д», его настоящую фамилию смотрите на букву «М», то есть Мальков, и все станет на свои места.

— Так бы сразу и сказали, — подавая ведомость Володе для росписи, произнесла кассирша. — А вас благодарю за помощь, товарищ, как вас величать?

— Сырокваша! — поспешил назвать себя Лукьяныч.

— Продолжаете шутить, товарищ Простокваша

— Да нет, это у меня на самом деле такая фамилия, — под смех очереди оправдывался Лукьяныч.

Но сейчас нам не до шуток. Бензин не перестает течь по борту кабины Шмандина откуда–то сверху. Тот уже вскрыл все, что было можно, но до лопнувшего шланга не добрался.

— Необходимо слить бензин из крайних баков аварийно, другого выхода нет! — передает предложение Шмандина Кудряшов.

— Согласен! Передай Ивану, что без моего разрешения краны не открывать!

— Понял. Передам!

— Андрей!

— Слушаю. — Будем сливать бензин желательно над землей или где–то рядом! Понял? Где мы? — торопливо спросил Мальков.

— Подходим к Бунге.

— Опять Бунге. Далась она вам. Ну ладно, через сколько она будет?

— Минутку, — Андрей считает. — Через десять минут.

Кругом вода. Никаких берегов, никаких островов. А десять минут? За это время! Самолет летит, а время «стоит»…

Бензин льется, Иван выжимает тряпки в ведро. Ведро выливается в блистер. И это все, что можно сделать…

«Д–а–а! Вот ситуация», — думаю про себя. Концентрация бензиновых паров увеличивается, дышать становится труднее, полуоткрытая форточка мало помогает притоку свежего воздуха, начинает болеть голова …

— Подходим к Бунге. — сказал долгожданное слово штурман.

Но никакой земли я не увидел. Правда, впереди темнела узкая полоска коричневой отмели. Как позже показал мне на карте. Андрей, это был мыс Бережных — северная оконечность острова Фаддеевский. От этого мыса до бухты Темпа нам оставалось лететь около ста тридцати километров. А через семьдесят километров должен появиться берег острова Котельный. Так что теперь в любом случае, даже если нам придется слить топливо из одного из главных баков (кроме крайних), бензина до Темпа и Тикси хватит с избытком… а пока под нами водная гладь коричневатого оттенка…

— Ваня! Включай слив крайних! — скомандовал Мальков бортмеханику.

— Включаю.

— В блистерах! Кто там?!

— Я! Кудряшов!

— Пошло топливо?

— Пока нет

— Шмандин! Д-передерни краны ещё раз! Давно не включали, видно, клапаны заржавели или и туда ледок попал! Везёт… — взволнованно рассуждал Мальков.

— Пошло! Пошло-о! — радостно не проговорил, а прокричал Кудряшов. — С обеих сторон идет!

Когда видишь две большие струи, то создается впечатление, будто выливаются все запасы Томительные минуты ожидания.

— Слив прекратился! Немного идет с правого крыла, — докладывает Кудряшов.

Продолжаю держать курс на бухту Темпа. В ожидании «приговора» механиков мы с Володей терпеливо молчали и не «дёргали».

— Пойду к ним посмотрю, что там, — не выдержал Володя. — Продолжай пока с этим курсом.

Я кивнул, но тревога ещё оставалась. Правильно ли определил Шмандин дефект, из каких баков была течь? Не придется ли сливать и из одного из основных баков? Тогда, что тогда? Опять мучительно потекли минуты ожидания

— Саша, ура! Течь прекратилась, — радостно сообщил Мальков — Молодец Шмандин. Определил точно, и решение слить было правильным Что ж, потеряли немногим более двух тысяч литров, но зато устранили течь бензина, пресекли возможность возникновения пожара. Андрей' Топлива ещё осталось, давайте–ка продумайте с гидрологом сокращенный маршрут, часиков на десять, и новый курс.

— Будет сделано'

Настроение поднялось, на наших лицах появились улыбки. Кудряшов добирал по углам, на дне лодки последние капли бензина Шмандин задраивал вскрытую обшивку в своей «голубятне» Дышать стало легче, но форточку пока не закрыл. Продували внутренности самолета по системе «форточка — открытые блистеры» Выполнив сокращенный маршрут, получив ценные данные ледовой обстановки, на обратном пути вышли на мыс Анисий острова Котельного, а от него до Тикси рукой подать.

Так над Землей Бунге нам удалось справиться с экстремальной ситуацией, довольно быстро устранить неисправность. А землю как землю я в этот раз так и не увидел.

УРОКИ ПОЛЯРНОЙ АКАДЕМИИ

Уже пять лет я летал командиром корабля, знал все арктическое побережье от Архангельска до Уэлена. Опыт полярный накопился, конечно. Но в высокоширотной экспедиции только вторым пилотом. Да иначе и быть не могло высокоширотные экспедиции — подлинная Полярная академия.

Командиром Ли–2, на который меня назначили, был опытнейший летчик, один из первопроходцев Арктики, Виталий Иванович Масленников, Герой Советского Союза. На Чукотку, в бухту Провидения, он приплыл на корабле вместе со своим самолетом осенью 1934 года. Аэродромов, в современном значении слова, Арктика тогда не знала. Были только места для посадки около того или иного поселка. А запасным «аэродромом» считалась любая пригодная площадка по маршруту, «гостиницей» — снежная яма, укрытая чехлом от мотора. Приходилось Виталию Ивановичу сидеть на вынужденной около Анадыря, пережидая четырнадцать суток пургу. Приходилось в плотном тумане садиться на остров Жохова, спасая больного зимовщика. А когда в 1948 году сломало на Северном полюсе дрейфующий «аэродром», пришлось взлететь с крохотного обломка ледяного поля, огороженного грядами торосов. Предельный риск! В тот раз необходимо было максимально облегчить машину, и Виталий Иванович оставил на полюсе даже свой мольберт, с которым он, выпускник Суриковского училища, никогда не расставался в Арктике…

В общем мне и на этот раз повезло с наставником… Из Москвы вылетали 30 марта. Чувствовалась уже весна, но Химкинское водохранилище, с которого мы стартовали, было ещё покрыто льдом. После взлёта — левый разворот, и под нами шпиль с золотой звездой Химкинского речного вокзала. «Порт пяти морей», как любили тогда говорить. Но у нас впереди другие, скованные льдом моря. Стараясь перекричать шум двигателей, работающих на взлётной мощности, оборачиваюсь к штурману

— Курс?

— Пять градусов, пора знать! — недовольно отвечает Борис Иванович Иванов.

Я уже успел понять, что в экипаже Масленникова все давно «притерлись» друг к другу. Шутки, подначки, розыгрыши. Лишнего формализма здесь не любят. В экипаже собрались опытные, знающие свое дело полярные асы.

Борис Иванович — штурман первого класса. Высокий, редко

улыбающийся, с глазами, прикрытыми мохнатыми бровями. Звали его в экипаже Мрачный Билль. «Мрачный», понятно, за серьезность, ну а «Билль» — это что–то английское. Он с этим языком был в ладах, что для штурмана куда как не лишне.

Пока будем лететь до мыса Шмидта, у штурмана дела не особо напряженные Магнитные компасы работают устойчиво, все аэропорты по трассе оборудованы радионавигационными точками. Дело простое, следи только за радиокомпасом: Амдерма на стрелке, Диксон на стрелке… И так далее. После острова Врангеля придется Борису Ивановичу поработать по–настоящему, показать искусство штурмана. Основными навигационными приборами при полете над Ледовитым океаном станут гирополукомпас и солнечный компас, пока зачехленный в астролюке над столиком штурмана. А ещё секстан и астрономический ежегодник — книга не меньше «Воины и мира» по объему…

До Крестов Колымских добрались без каких–либо приключений к исходу вторых суток. Здесь «переобулись» — сняли колеса и встали па лыжи. Тридцатого марта благополучно прибыли на мыс Шмидта, приледнившись на замёрзшую лагуну.

Аэродром мыса Шмидта был основной базой для прыжка на океанский лед. В районе семьдесят седьмой параллели мы должны были организовать дрейфующую станцию СП–4.

Наш самолет почти предельно загружен ещё в Москве, лыжи, спальные мешки, банки с НЗ (неприкосновенным запасом) и, конечно, палатка Шапошникова (КАПШ) — круглая палатка типа юрты, разработанная специально для полярников. Но на мысе Шмидта мы дополнительно погрузили глубоководную лебедку, продукты, баллоны с пропаном для отопления помещений и приготовления пищи. Кроме — юго, Виталий Иванович приказал получить листы фанеры и оленьи шкуры для утепления пола в палатке. Да и разных необходимых мелочей набралось порядочно.

Подсчитав взлётный вес, я обнаружил, что он намного превышает норму. Доложил об этом Виталию Ивановичу (честно говоря, хотел показать, какой я бдительный, как точно все учитываю).

Виталии Иванович посмотрел на меня с иронией;

— А ты не считай!

— Как не считать? — не понял я.

— А вот так! Во–первых, это тебе не рейсовый полет. Во–вторых, все, что взято, жизненно необходимо на льду. В-третьих, длина лагуны не ограничена для взлёта, а для посадки на лыжах у нас всегда лед под нами. Ну и в-четвертых, мы можем выкинуть все экспедиционное оборудование, если это потребуется, если

один из моторов откажет… Понял теперь?

— Понял, — смущенно ответил я, чувствуя, что неудержимо краснею. — Учту на будущее.

— Так–то оно лучше, верю, — улыбнулся командир. — Закругляй с подготовкой, завтра на Врангель…

Казнил я себя тогда: ведь и сам мог подумать, нечего выслуживаться. Решил больше присматриваться, прислушиваться и наматывать на ус — в общем, стараться не быть больше объектом поучений. На мысе Шмидта в наш экипаж подключились флагштурман полярной авиации Валентин Иванович Аккуратов и Герой Советского Союза Михаил Васильевич Водопьянов. Сесть за штурвал самолета Водопьянову не разрешали врачи, он исполнял обязанности консультанта начальника экспедиции. Оба они — и Аккуратов, и Водопьянов были в 1937 году участниками высадки на полюс первой в истории дрейфующей станции, а Михаил Васильевич ещё до этого — участником челюскинской эпопеи. В общем, собрались профессора Арктической академии, а я — их единственный слушатель. Не хотелось мне, да и права не имел, быть у них плохим учеником…

Утро 2–го апреля выдалось ясным, морозным, тихим. Зашли на вышку к диспетчеру, Масленников позвонил на «полярку» (полярную станцию), расположенную в трех километрах от аэропорта. Прогноз дежурного синоптика вполне удовлетворительный, летим

Хотя взлётно–посадочная полоса не указана, даже на перегруженном самолете оторвались быстро, не пробежав и пятисот метров. Давление выше нормы — семьсот семьдесят миллиметров, да и температура низкая — ниже двадцати градусов. Все это облегчило взлёт перегруженному самолету

До Врангеля каких–то двести километров, от силы полтора часа. Но уже через полчаса появляется облачность, нижняя кромка её постепенно опускается все ниже, и к острову мы подходим на высоте ею метров. Когда садимся, высота облачности уже не превышает пятидесяти — семидесяти метров, видимость ухудшается.

— Спешить не будем, ночуем, — сказал свое слово Водопьянов. — Мы с Аккуратовым в тридцать седьмом году ждали на Рудольфе больше месяца погоду, но зато наверняка.

— Конечно, Михаил Васильевич, — подтвердил Масленников. — Утро вечера мудренее, проснемся — посмотрим…

Проснулись от громкой команды «подъем!». Механиков, как всегда, уже нет, их разбудили раньше, уже часа полтора, как они

греют моторы. От вчерашнего тумана не осталось и следа, до самого горизонта ни облачка.

Взлёт, курс на север. Высота шестьсот метров — оптимальная высота, с нее хорошо просматривается лед.

Включив автопилот, я слежу за курсом по гирополукомпасу и любуюсь пейзажем острова, десятибалльными всторошенными льдами Северного Ледовитого океана. Водопьянов, сидя за Виталием Ивановичем, о чем–то говорит с ним, поглядывая в окна. Прислушиваюсь к их разговору, их оценке ледовой обстановки.

Наша задача — подыскать льдину для высадки дрейфующей станции СП–4, причем как раз в том районе, где четыре года назад начинала свой дрейф станция СП–2. Полярники во главе с Михаилом Михайловичем Сомовым прожили на ней больше года, «проплыв» к северу около семисот километров…

— Вижу хорошую льдину, да и район почти расчетный, — прервал мои раздумья Масленников.

— Вы правы, — согласился штурман, — сейчас уточним. Николай, пока летчики будут прицеливаться, возьми–ка пеленг Шмидта — обратился он к радисту.

Сомнерова линия, полученная определением по солнцу, и пеленг легли на карте хорошо, место расчетное.

Виталий Иванович взял управление и с левым разворотом зашел на выбранную льдину, чтобы измерить длину ровного участка. Среди торосов льдина выделялась своей причудливой формой, почти точно повторяющей очертания Каспийского моря.

— Двадцать секунд, при нашей скорости — одна тысяча сто метров, — доложил штурман. — Здесь и Титлову на его Ил–12 места хватит.

— Отлично, теперь посмотрим толщину, — объявил командир.

Я подозрительно посмотрел на него, на Водопьянова, на Аккуратова. Не шутят ли они? Разве можно определить толщину льдины с воздуха?

Вопросы свои я отложил на потом, а пока продолжал внимательно следить за методикой определения пригодности «аэропорта».

— Да, льдинка не меньше метра, — произнес Водопьянов.

— Если не толще, — уточнил Виталий Иванович.

— А вон в том загибе, в районе города Гурьева, будет хорошая стоянка, — добавил Аккуратов. Ему, как видно, по душе пришлось сравнение льдины с Каспийским морем. В юношеские годы, по его рассказам, он переплыл Каспийское море на байдарке.

Под ярким солнцем хорошо просматривались по теням неровности на поверхности льдины. Разглядеть их в пасмурную погоду было бы невозможно. Мне стала понятной рекомендация воздержаться от выбора площадки в отсутствие солнца.

— Крючкову приготовить дымовую шашку, — командует тем временем Виталий Иванович.

Второй бортмеханик Иван Крючков, привязавшись страховочным фалом, открывает дверь, становится на колени и ждёт команду. Виталий Иванович заходит как можно ниже.

— Приготовиться! Крючков зажигает шашку.

— Бросай!

Дымовая шашка упала хорошо, метрах в ста от Начала ровного участка. Дым стелется под углом сорок пять градусов к выбранному направлению посадки.

— Отлично! — резюмировал Виталий Иванович. — Да и ветер несильный — метров пять–шесть в секунду, не больше.

— Точно! — подтвердил Водопьянов. — Метров пять.

Аккуратов в знак согласия кивнул.

— Ну, что, садимся?! — скорее утвердительно, чем вопросительно, проговорил Масленников. И, не получив возражений, скомандовал:

— Экипаж! Следующий заход с посадкой! выслушав доклады о готовности, командир отдал последнее распоряжение:

— Крючкову смотреть за цветом следа после касания лыж. Если будет темный, маши рукой, будем взлетать не останавливаясь. Ты, Борис Иванович, следи за сигналами Крючкова. Поняли все?

— Ясно, поняли…

— Выпустить шасси!

Первый бортмеханик Глеб Косухин выпускает шасси и докладывает командиру. Вышли на прямую, дымовая шашка продолжает дымить, помогая определить место касания.

— Выпустить закрылки полностью!

— Выпускаю.

Для меня это первая посадка на дрейфующие льды. В голове невольно мелькают сомнения: если ошиблись в толщине — провалимся, ошиблись в длине — врежемся в торосы. Но за штурвалом Масленников, садимся. Скорость минимальная, Виталий Иванович убирает газ. Метрах в двадцати за последней грядой торосов машина мягко касается ровной, как бильярдный стол, поверхности льдины. Сигнала на немедленный взлёт не поступило, лыжный след оставался белым.

Виталий Иванович дорулил до конца ровного участка и завернул в замеченный с воздуха «карман». Ещё раз окинул

взглядом весь след от лыж и остался, как видно, доволен:

— Выключай моторы, Глеб. Сидим! А ты, Саша, бери теперь бур и сверли с Крючковым дырку во льду. Проверим наши расчеты, узнаем толщину «аэропорта».

Я быстро накинул полушубок и вслед за Иваном выскочил из самолета. Мне и самому не терпелось узнать толщину льдины. Снежный покров оказался небольшим — около пятнадцати сантиметров.

Для самолета Ли–2 на лыжном шасси минимально безопасной считается толщина льда тридцать пять–сорок сантиметров. Вначале мы торопились, но, пройдя эту отметку, стали сверлить более спокойно. Пятьдесят сантиметров, семьдесят, метр… Стало уже тепло, пришлось распахнуться. Бур провалился на отметке «один метр двадцать сантиметров».

— При такой толщине можно жить спокойно. — резюмировал командир. — И для титловского Ил–12 тоже отлично

Штурман тем временем, лежа на животе, определял секстаном высоту солнца для уточнения координат посадки. Бортмеханикам Виталий Иванович дал команду ставить палатку и заниматься самолетом.

— А мы, Саша, пойдем посмотрим нашу взлётно–посадочную полосу, обозначим её. Бери бур, флажки, маленькие полотнища. Аккуратов нам поможет. Проверим толщину льда по всей длине полосы — в начале, середине и конце.

Валентин Иванович прихватил с собой и винтовку на всякий случай:

— Тюлени и моржи не страшны — убежим. А вот медведи ходят, и быстро ходят. Это вам не в зоопарке за забором…

Беседуя, мы неторопливо прошли по лыжному следу. Принимая шаг за семьдесят сантиметров, насчитали от тороса до тороса тысячу двести метров. Границы взлётно–посадочной полосы обозначили черными флажками, ширина её получилась в среднем около тридцати метров. Промеры толщины показали с обоих концов полосы по сто двадцать сантиметров, а в середине — девяносто сантиметров.

— Теперь для приема Титлова настоящий аэропорт готов, — заключил Аккуратов. — Можно сказать, добро пожаловать! Не то что нам…

— У нас, «лыжников», такая служба, — возразил Виталий Иванович. — Найти, сесть, проверить, подготовить… Каждому свое…

На обратном пути к самолету я закидал командира вопросами:

— Виталии Иванович! В Москве мне было все ясно, а теперь

непонятно. Как определить толщину, ровность льдины? При чем тут цвет лыжни? Почему надо заруливать в «карман»?

— Стоп, стоп, стоп. Не все сразу, давай по порядку, — притормозил меня командир. — Отвечаю на первый вопрос. Выбирая льдину, учитывай, прежде всего район океана. Старый паковый лед имеет постоянную толщину, не менее трех–четырех метров. Но мы садимся на замёрзшие разводья среди пака, здесь толщина льда непостоянна — от двадцати сантиметров до двух метров, она зависит от времени начала замерзания.

— А при чем здесь район? Ведь время года то же самое и океан один, — усомнился я.

— Один–то один, но лед в нем разный. Ветви Гольфстрима, например, доходят до Новой Земли, до Земли Франца — Иосифа. Гольфстрим — течение теплое, лед за то же зимнее время нарастает медленнее, толщина бывает всего двадцать–сорок сантиметров. Сам понимаешь, для посадки тяжелых самолетов явно недостаточно. Тем более что лед соленый…

— А чего тогда выдумывать: садиться на пак, да и все–тут. Как Водопьянов в тридцать седьмом.

— Всё, да не всё, — вмешался в разговор Аккуратов. — Когда мы садились на пак в тридцать седьмом, наши тяжелые самолеты были на лыжах. Но пробег и разбег у них был не больше, чем у Ли–2. А сейчас–нам нужны полосы длиной не менее километра, что бы посадить тяжелые колесные самолеты. Даже и километра мало — до двух нужно. На паковом, льду такую длинную полосу трудно найти, легче на замёрзших полыньях. Вот и приходится посылать вперёд разведчиков — лыжные Ли–2.

— Спасибо, Валентин Иванович, понял. Только теперь вы, Виталий Иванович, объясните насчет солености льда. Вы упомянули…

— С соленостью очень просто, — улыбнулся командир. — Если будешь садиться в Игарке, на протоку Енисея, то есть на пресный лед, тебе хватит и тридцатисантиметрового льда. Даже двадцать пять сантиметров. А если в бухте Тикси, где лед соленый, то тебе и сорока сантиметров не хватит Соленый лед менее прочный. Кстати, учти — морская вода замерзает не при нуле градусов, как пресная, а при минус двух градусах. Молодой лед из морской воды всегда соленый, но со временем опресняется. Если льдина старая, годовалая например, можешь отколоть кусок и варить борщ. Старый лед, даже из соленой морской воды образовавшийся, всегда пресный.

— Хорошо, Виталий Иванович. Давайте конкретно, как вы в нашем районе толщину льда определяли?

— Есть одна закономерность. Вот взгляни налево Паковый

лед возвышается над уровнем нашей полосы, замёрзшей полыньи, на полметра, а то н на метр. Надувы снега сглаживают обрывистые «берега» — их хорошо было видно и с воздуха. Значит, за зиму здесь поработала не одна пурга Следовательно, полынья старая, и лед должен быть толстым. А если «берега» пака обрывистые, значит, не было ни одной порядочной метели. Полынья, стало быть, свежая, и лед тонкий.

— Ну а при чем тут цвет лыжни после касания?

— Это, Саша, последняя проверка. Если след темнеет, значит, снег как бы промокает, то есть толщина льда менее тридцати сантиметров. Тогда давай полный газ и уматывай.

— А если белым остается?

— Белый — хорошо. Но на всякий случай старайся зарулить в «карман». Там лед всегда бывает толще за счет «подсовов», которые возникают при подвижках, когда льдина наползает на льдину. В «кармане» можешь остановиться и проверить толщину льда… Видишь, как просто… Только не обольщайся, главное — опыт. Полетаешь, посмотришь, своими руками потрогаешь… Лет через десять станешь академиком, это я тебе обещаю.

ОБЕД КОНСУЛЬТИРУЕТ ВОДОПЬЯНОВ

— Спасибо за хорошую лекцию. Видно, я вам надоел с расспросами.

— Надоел не надоел, а вот обедать бы надо уже соображать! А второй пилот, как ты знаешь, по неписаному закону повар на льду.

— Это мне говорили, знаю!

— Знаешь — это хорошо. Вот в следующем полете выбираешь площадку сам, а наше дело будет согласиться! Понял?

— Понял.

Понял, что кончилось время сидеть справа простым наблюдателем.

Так с полезной для меня беседой мы подошли к самолету, где активно заканчивалась сборка палатки. Подключились и мы, освободив механиков для работы на самолете.

Собрав палатку, спрашиваю у командира:

— Виталий Иванович, поваром–то поваром, это ясно, а вот посуду мыть — это тоже я?

Улыбнувшись, Виталий Иванович успокоил:

— Для мытья посуды на каждый день назначается «кухонный мужик», на сегодня будет Иван Крючков.

— Теперь все ясно, — обрадованно ответил я

— Саша, в помощники, консультантом у тебя согласился быть Михаил Васильевич Водопьянов, у него опыт богатый, и я надеюсь, что обед будет на славу.

— С такой бригадой обед сделаем «будь здоров», — нахвастался заранее я,

Виталий Иванович собрал маленький, своего изобретения, домик с окошком, оттащил его ближе к торосам на металлических санках, на которых мы должны были возить бочки с бензином. Взял примус, прихваченный из Москвы, и устроился за хвостом самолета писать этюды для будущей картины.

Я пошел в палатку, где меня уже ждал Михаил Васильевич

— С чего начинаем? — спросил я.

— Я думаю, с меню. С чего же ещё? — ответил Михаил Васильевич. — Шпроты есть?

— Конечно.

— Вот закуска уже готова.

— На первое, может, борщ сварганим? Есть банка. С концентратами. Пятнадцать минут, и готово.

— Это тоже пойдет, а то все пельмени да пельмени, это даже у нас сюрпризом пройдет.

— На второе я бы предложил отбивные.

— Правильно, а на третье чайком побалуемся, — согласился Михаил Васильевич. — Возражений нет?

— Нет.

— Тогда считай, что меню готово. За работу!

— Пошел за продуктами, — заторопился я.

— Это правильно, но самое главное мы упусти–ли — это, как поется в кинокартине «Волга — Волга», без воды «и не туды, и не сюды» Пока мы с тобой дебатировали о меню, вода бы была готова.

Я почувствовал, что без опытной консультации действительно не обойдешься, ведь водопровода и впрямь нет. Быстро вышел из палатки, направился за лампой, которой подогревают моторы и которую можно использовать для растаивания снега. На месте её не нашел, направился к механикам. Обе лампы работали у них. Одна стояла под правым двигателем, другая — в стороне, на ней ведро. «Наверное, масло подогревают», — подумал я и обратился к Глебу:

— Нам с Водопьяновым нужна одна лампа.

— Зачем? Что у вас, газовых конфорок мало?

— Да воды нужно много, а на ней быстрее.

— Ах, для воды! Это другое дело, — ответил Глеб. И, уже смеясь, продолжил — Если бы надеялись на таких «опытных» поваров, кому командир доверил готовить обед, то мы, наверное, и до ужина не пообедали бы. Так что Иван побеспокоился и воду вам сделал, можешь брать. Иван опять оказался на высоте. Вошёл с ведром, полным воды, в палатку.

— Вот, готово!

— Так быстро? Что, водопровод нашел?

— Точно. У механиков, у них всегда все есть. Оставил ведро и пошел за продуктами в самолет.

Принес кучу отбивных, коробки шпрот и стеклянные литровые банки с концентратом борща.

— Со шпротами и отбивными ясно, Михаил Васильевич, а вот с борщом я встречаюсь первый раз.

— Я тоже первый раз, — говорит Михаил Васильевич. — Ну что здесь думать, давай прочитаем способ приготовления на этикетке банки.

— Давайте. Одну часть концентрата и пять частей воды смешать и варить 15 минут. Очень просто и быстро'

Прочитано — сделано

В пятилитровую кастрюлю засыпаю концентрат, отмеряю воду и заливаю. На конфорке «полный газ», и через десять минут из кастрюли пошел приятный запах (наверное, особенно

приятным он казался на голодные желудки).

Попробовав с ложечки варево, доложил «консультанту»

— Острый и цвет бурый, совсем как борщ настоящий.

— Закрой поплотнее крышкой, чтобы витамины и аромат не улетучились. Откроем, когда все за стол сядут, сюрприз сделаем

Михаил Васильевич стал открывать шпроты и расставлять банки по листу фанеры, служившему столом.

— Михаил Васильевич, а как в предыдущих экспедициях в смысле харчей? Наверное, всегда без первого?!

— Это точно. В основном за первое считался бульон от дежурных пельменей.

— Ну а если с борщом, то удивим, обед будет как в лучших домах, — сравнил я и стал раскладывать ложки, вилки и расставлять кружки.

Появились Иванов и Аккуратов, закончившие свои навигационные дела, пришел Зорин с кучей новостей, собранных в эфире. Ждали механиков и увлекшегося этюдами командира.

— Николай, — обратился я к Зорину, — механики не заставят себя ждать, а ты, пока не разделся, доложи командиру, что обед готов и будет с сюрпризом.

— А что за сюрприз?

— Иди, иди, потом узнаешь, — проговорил я, выталкивая его и заговорщически обмениваясь взглядами с Михаилом Васильевичем.

Не прошло и пяти минут, как пришли остальные. Экипаж был в полном сборе. Рассаживались вокруг «стола» по–узбекски.

— Саша! — обратился ко мне Виталий Иванович. — Сходи, пожалуйста, на самолет и прихвати из наших запасов бутылочку шампанского, будет от меня сюрприз.

— Не многовато ли на сегодня сюрпризов? — недоверчиво проговорил Борис Иванович.

— Не много. Были бы приятные, — успокоил командир.

— Бегу, без меня кастрюлю не открывать?

— Не волнуйся. Давай жми.

За мое короткое отсутствие в палатке произошло вот что. Зорин, расположившись около плиты, несмотря на мой запрет, как бы невзначай на мгновение открыл крышку и тут же закрыл под укоряющие взгляды окружающих. Но, потянув носом, снова открыл, посмотрел в кастрюлю, потом на всех присутствующих (теперь смотревших на него вопросительно) и произнес.

— Братцы! Никакого борща не наблюдаю.

— А что же там? — спросил кто–то.

— Какая–то непонятная горелая каша из овощей.

— Так это и есть «сюрприз» поваров, — подковырнул кто–то

— Десять минут назад Лебедев пробовал, — пытался объяснить процесс приготовления Михаил Васильевич, — был жидкий борщ и вкусно пахнул. Правда, я ему порекомендовал закрыть поплотнее, чтобы витамины и аромат не улетучилось, да и держали мы его на «малом газу», чтобы не остыл. А закладку делали по инструкции, как написано на этикетке банки Видно, в воде просчитались, — сделал он вывод, — не приняли во внимание выпарку.

— Все ясно, — проговорил Виталий Иванович, — учтя советы и наблюдения высокочтимого Михаила Васильевича, простим их обоих, делать нечего.

— Николай! Закрой кастрюлю, пусть Лебедев сам угощает. Разыграем его на первый раз, сделаем вид, что ничего не знаем и ждём «сюрприза».

— А ты, Ваня, — обратился командир к Крючкову, — быстро ведро воды на лампу и дежурных пельменей с бульоном. Так–то оно вернее будет. Всем тихо, повар идет!

Я вошёл в палатку, держа бутылку в руках. Бросил взгляд на кастрюлю — закрыта. Огляделся — кто тянется за хлебом, кто пододвигает к себе поближе закуску, то есть каждый занят своим делом. Передал бутылку Виталию Ивановичу и сел поближе к плите. Встретился взглядом с Михаилом Васильевичем, который почему–то слегка улыбался, но я этому не придал значения.

Виталий Иванович разлил содержимое по кружкам.

— Ну, слушайте. Титлов находится отсюда километрах в ста — ста пятидесяти и сообщил, что вроде подобрал льдину для будущей СП–4, но ещё поищет и через полтора часа будет здесь, оставит нам бензина, сам уйдет на Шмидт, а завтра, если будет погода, вызовет нас в район предполагаемой станции. Сядем — проверим, а все остальное как положено.

— Вот это сюрприз, — промолвил Водопьянов, — так скоро никогда не было.

— А поэтому, Михаил Васильевич, прошу сегодня разрешить тост произнести мне, а вы уж завтра на СП–4, тьфу, тьфу, не будем загадывать.

— Согласен, давай.

— Предлагаю выпить за успешный выход на лед и приятное сообщение Титлова, будем здоровы» Выпили и молча принялись за шпроты. Проглотив шпротину, я с довольной улыбкой засуетился у кастрюли с борщом.

— Михаил Васильевич, — обратился я, — вашу тарелочку Вам по старшинству первому.

Михаил Васильевич с улыбкой подает мне тарелку.

— Правильно, сами варили, пусть и пробу снимают, —

поддержал Глеб.

Торжественно поднимаю крышку, смотря на всех с видом победителя, и… мой взгляд встретился со взглядом Зорина, который не выдержал и прыснул звонким смехом, за ним не выдержали и остальные. Смеялись дружно и весело.

Я же стоял с тарелкой в одной руке и с крышкой в другой. Из кастрюли до меня доходил «ароматный» запах горелых овощей, разнесшийся по палатке. Стоял растерянный и сконфуженный, уставившись на дно кастрюли, где вместо борща была густая непонятная масса.

Прослезившись от смеха, Виталий Иванович только и смог спросить:

— Это и есть ваш сюрприз?

— Сю–ю–рпр–из, — это все, что я смог повторить за командиром.

Остальные досмеивались, улыбнулся и я, но какой улыбкой — со стороны было видней.

— Ну, ладно, — вытирая слезы, проговорил Виталий Иванович. — Михаил Васильевич за тебя здесь оправдался. А теперь, Саша, закрой кастрюлю, чтобы не было аромата, и все это «еживо» отнеси подальше в торосы в подарок медведям.

Нахлобучил шапку, взял кастрюлю и с огорчением от своей неудачи понес содержимое, как было сказано, подальше в торосы. Вслед только услышал команду Крючкову:

— Ваня, тащи дежурные пельмени, они–то уже готовы, наверное.

Я не знал, что Иван готовит пельмени на лампе у палатки, думал, что он, как «кухонный мужик» на сегодня, греет воду для мытья посуды. Так дежурные пельмени остались дежурными, и не только на этот раз-Обед прошел в весёлой обстановке, с дружескими шутками и подначками, предметом которых были мой «сюрприз» и я сам.

В конце обеда я сказал:

— Прошу извинения за неудавшийся борщ, но все же в укрепление здоровья я внёс свою лепту

— Это какую же? Что кормили и поили «сюрпризами»? — выразил свое недоверие наш «мрачный штурман».

— Нет, это, Борис Иванович, то, что я был причиной шуток и смеха, а смех — это здоровье. Как говорят французы, лучше привезти в город одного комика, чем вагон медикаментов.

Вошёл Зорин, который ушел раньше с обеда на назначенную радиосвязь с Титловым, и доложил:

— Титлов будет через полчаса.

— Ну что ж, пошли встречать, — предложил Виталий

Иванович.

Так кончился обед в районе полюса недоступности, запомнившийся мне на всю жизнь.

Посуду мыть остался Иван Крючков — на сегодня дежурный «кухонный мужик».

Завтра летим в район будущей СП–4.

ЛЬДИНА ДЛЯ СП–4

Через полчаса — только мы успели пообедать — прилетел Титлов на своем колесном Ил–12. Командир вышел из самолета весёлый, возбуждённый — день, как видно, выдался у них удачным.

— Ну, первооткрыватели, аэродромчик у вас хороший, — с ходу начал Михаил Алексеевич, — а вот льдинки для высадки станции поблизости нет.

— Мы присмотрели хорошую паковую льдину километров сто пятьдесят на север от вас, — поспешил вставить Евгений Иванович Толстиков, начальник будущей дрейфующей станции.

— А как там насчет аэродрома? — поинтересовался Масленников.

— Аэродром тоже есть, сейчас Михаил Алексеевич поподробнее расскажет.

— Около паковой льдины, приблизительно в двух–трех километрах, есть два хороших поля, — Титлов начал чертить на снегу — Одно поле немного побольше километра, а другое немного поменьше. Они разделены небольшой перемычкой, грядой торосов, но если эти торосы подчистить, будет отличная двухкилометровая полоса. Там даже Ту–4 можно принимать будет, завтра сядете — сами увидите.

— С бензинчиком у нас плоховато, — пожаловался Виталий Иванович

— Дал команду, уже вливают, можете рассчитывать на четыре бочки.

— Вот это хорошо! Бери механиков, Саша, — обратился уже ко мне Масленников, — бери санки, пустые бочки. В общем, организуй!

Честно сказать, поручение меня не обрадовало. Я даже не видел никогда, как заправляются на льду. К счастью, мою растерянность заметил второй пилот Титлова Александр Данилович Горбачёв.

— Разрешите, коллега, в порядке солидарности и взаимопомощи присоединиться к вам.

— Всегда рад! — приободрился я — Отвечу тем же при случае.

Александр Данилович — военный летчик Северного флота. В прошлом, естественно. Воевал на пикирующем бомбардировщике Пе–2, потопил не один немецкий транспорт. Он был всегда аккуратен — и в парадном, и в рабочем костюме. Можно даже сказать, элегантен. А речь его, при предельной точности, казалась

несколько витиеватой, непривычно изысканной. В общем, «джентльмен». Я бы сказал, джентльмен во французском стиле. После нашумевшего в те годы фильма Александр Данилович за схожесть с героем получил шутливое прозвище Фанфан Тюльпан. Он не обижался — сам за словом в карман не полезет. Около него всегда было весело, а рядом с ним надежно. Он готов был оказать помощь любому и в малом, и в большом. Впрочем, на этот раз ни его, ни моя помощь не понадобилась. Механики уже сбросили с Ли–2 пустые бочки и начинали «доить» Ил–12. Под фюзеляжем имелись специальные сливные краны, оставалось только подсоединить шланги. Мы включились в работу, перевозя на металлических санках уже наполненные бочки. В общем вся процедура оказалась несложной и недолгой Водопьянов, Толстиков, Титлов и Масленни ков закончили тем временем «совещание в верхах», и самолет Титлова ушел на материк. А мы приняли в свой экипаж океанолога Александра Гавриловича Дралкина, заместителя Толстикова. Виталий Иванович разъяснил план на завтра Тит лов с материка пойдет на наш радиопривод и дальше на север искать примеченную сегодня льдину. Отыскав, даст нам команду на вылет, а сам будет барражировать в воздухе — кружить над выбранной льдиной Мы разыщем его, сядем, определим пригодность аэродрома. Если все в порядке, сядет и Титлов. Далее по обстоятельствам.

— Все ясно. Тогда отдыхать!

— А если медведь придет' — стыдливо поинтересовался я. Меня в самом деле этот вопрос существенно беспокоил.

— Дежурить будем! — пояснил Виталий Иванович — Винтовку в руки и ходи вокруг. Дежурим по часу, первым я, а потом по старшинству. Последним дежурит Зорин и сразу заступает на радиовахту. Разбудить всех по нолям московского!

— Ясно, Виталий Иванович.

В палатке горели газовые конфорки, тепло. Я лег на свой спальный мешок, сняв только верхнюю куртку, — ведь через час на дежурство. Но уснуть так и не смог от массы впечатлений. Поворочался минут сорок и решил встать, пораньше сменить командира.

— Ты чего это раньше времени, — поинтересовался Виталий Иванович.

— Да все равно не спится.

— Ну, как хочешь. Бери винтовку, рекомендую держать в руках. Видишь, при полной облачности, как сейчас, все бело, сливается в один фон. Учти, медведь среди этой белизны будет выделяться желтизной. Да и нос у него черный… Рекомендую не стоять на одном месте, ходи между самолетом и палаткой. Был

случай на одной зимовке: пока метеоролог снимал показания с приборов, медведь у него за спиной стоял. Сытый, наверное, был, не тронул. А здесь могут быть и голодные. Понял?

— Как не понять!

— Вопросы есть?

— Как будто нет.

— Ну, счастливого дежурства!

— Хорошего отдыха!

Виталий Иванович направился к палатке, но, прежде чем войти, стоймя пристроил сани перед входом.

— А это зачем? — поинтересовался я.

— Чтобы медведь постучаться мог, если придет. Санки–то металлические, слышно будет.

Судя по всему, на мое дежурство Виталий Иванович не очень–то рассчитывал. Да и я, честно говоря, опасался первой в жизни встречи с медведем. Помня предупреждения командира, я то и дело оглядывался на ходу вдруг медведь сзади, да ещё голодный!

За час между палаткой и самолетом была протоптана хорошая тропа. Льдина не треснула, медведь не пришел, и я благополучно сдал дежурство. Разделся, нырнул в мешок и сразу же заснул сном праведника…

Проснулся от тарахтения аварийного движка, питавшего у нас энергией самолетную рацию. В палатке было тепло: горели обе конфорки. На одной из них уже стояла кастрюля со снегом — видно, Зорин побеспокоился.

— Подъем! — скомандовал командир. — Сделай, Саша, дежурных пельменей и чайку. К завтраку подоспел Зорин:

— Работал по радио с Титловым, Виталий Иванович. Через полтора часа они будут проходить нас, надо быть готовыми к этому времени. Облачность низкая, но по прогнозу должна расходиться…

— Ничего, солнышко просвечивает, к тому времени' разойдется…

Через час после завтрака палатка была разобрана и вместе со всем скарбом уложена в самолет. Моторы уже опробованы, по полосе собрали все флажки, оставив только два в конце как ориентиры при взлёте. Погода пока пасмурная, только изредка просвечивает солнышко. И настроение по погоде — пасмурное. Ждём пролета Титлова.

Иван Крючков «смолит» уже третью сигарету, прикуривая одну от другой.

— Ваня, бывают моменты, когда ты не куришь? — начинает балагурить Зорин.

— В двух случаях, — ухмыляется Иван. — Когда принимаю

пищу и когда работаю в тех местах, где «огнеопасно» написано.

И, переждав смех, добавляет:

— Во втором случае, если вдобавок начальник под надписью стоит…

— А ночью? — не унимается Зорин.

— Ночью курю… С перерывами на сон, правда, — уточняет Крючков.

В разговор вступает Валентин Иванович Аккуратов:

— Да ему же Черевичный разрешил курить без ограничения…

Летчик Иван Иванович Черевичный по прозвищу Казак — большой авторитет в полярной авиации. Неожиданная реплика Аккуратова всех заинтересовала.

— А почему, Валентин Иванович?

— Был такой случай… Если Крючков разрешит, расскажу… А может, и сам расскажешь?

— Нет, Валентин Иванович, рассказывайте вы, — улыбается Иван, делая очередную затяжку.

— Ну. раз так — слушайте… Было это пару лет назад. Мы с Черевпчным на «Каталине» провели к острову Врангеля ледокол «Микоян», которым командовал капитан Готский. С ледоколом ещё один транспорт был, не помню сейчас его название. Ну, не важно. Важно, что мы сели в бухте Роджерс, и Готский весь экипаж пригласил к себе на ледокол пообедать… Хорошо, поднимаемся по очереди по шторм–трапу — висит такая хиловатая верёвочная лестница по борту судна. Иван до половины трапа добрался — и во всем своем кожаном обмундировании нырь в ледяную воду. С головой скрылся, только фуражка плавает. Потом сам выныривает. Моряки, которые привезли нас на шлюпке, сразу выхватили его из воды и скорей опять на шторм–трап. Поднимается Иван, влез. Вид испуганный, глаза от страха немного выпучены, рот плотно закрыт. Головой крутит, рот не открывает. Ни слова. Мы подумали, что нахлебался воды и никак её не выплюнет Нагнули Ваню, бьём по спине. Открывает Ваня рот — никакая там не вода, а сухая… недокуренная сигарета.

— Какая сигарета, Ваня, «Прима»? — шутливо пытается уточнить Аккуратов.

— Что вы, я тогда «Дружок» курил.

— Ну вот, появляется недокуренная сигарета «Друг». Ваня начинает её сосать усиленно — пытается раскурить. Вокруг, конечно, толпа моряков собралась, не знают, чем помочь «спасенному». А тут такое дело. Ну, сразу несколько спичек зажжённых со всех сторон. Запыхтел Иван, задымил, улыбается… А вокруг уже все от хохота попадали… Тут–то Черевичный и

говорит ему «Ты, Ваня, не жизнь свою, видно, спасал, а сигарету, чтоб не намокла; если уж ты такой фанатик, кури себе на здоровье, без всяких ограничений…»

Валентин Иванович обернулся к Ивану:

— Было дело, Ваня?

— Было, только у вас обработка сильно «художественная»

— Ну, без этого нельзя, не интересно будет, — развел руками Аккуратов.

Под общий хохот Крючков демонстративно прикурил очередную сигарету.

— Кончай банковать! По какому поводу веселье? — услышали мы голос Масленникова. За разговором и не заметили, когда они с Водопьяновым подошли.

— Да вот, Иван курит…

— Все курят, пусть и он курит, на здоровье, — скороговоркой буркнул Виталий Иванович. Общее веселье достигло апогея:

— Видишь, Ваня, все командиры тебе разрешают…

— Ну, хватит братцы! — в голосе Масленникова зазвучал металл… — Товарищи летчики, прошу занять места! Титлов дал команду вылетать!

На взлёте пришлось ориентироваться только на черные флажки, указывавшие конец полосы и направление взлёта. Вчера, при солнце, на посадке хорошо просматривался каждый торос, каждая неровность. А сегодня, при облачности, все сливалось в белом единообразии.

Нижнюю кромку облачности мы стали цеплять на высоте пятисот метров, по команде Масленникова я снизился до четырехсот. Далее к северу стали появляться большие разрывы в облаках, а когда мы пришли в заданный район, облачность не превышала четырех баллов.

Титлов сообщил, что он кружит над льдиной, даёт «нажатие» — беспрерывный радиосигнал — для нашего радиокомпаса.

— Саша, подворачивай по стрелке! Всем смотреть в оба! — распорядился Масленников.

Серебристый Ил–12, круживший в левом вираже, мы заметили километрах в пяти Титлов держал небольшую скорость — около двухсот двадцати. Я свободно пристроился сзади километрах в двух от него. Михаил Алексеевич по радиотелефону разъяснял обстановку.

— Видишь, Виталий Иванович, слева от меня большое округлое паковое поле, севернее, километрах в двух, как два глаза, белеют два «аэродрома».

— Смотрю, смотрю, — отвечает Масленников, приникнув к ветровому стеклу.

— Смотри! Сейчас правее пакового поля большое солнечное пятно..

— Вижу, хорошо вижу. Поле старое, обтертое.

Теперь и «аэродромы» вижу — один побольше, другой поменьше.

— Точно, Виталий Иванович.

— Все–таки, может, ещё поищем?

— Да я вчера ходил, лучше этого нет. Давай так: ты садись, я за тобой, а на месте договоримся. Я посижу, а ты можешь поискать.

— Ладно, буду садиться на большой «аэродром».

— Согласен. Давай.

Виталий Иванович взял управление. Солнечного света было достаточно, и все неровности на льду хорошо просматривались. Длина маленького «аэродрома», по нашему промеру, равнялась восьмистам метрам, большого — тысяче двумстам.

— Как, по–твоему, Саша, какая будет толщина?

— Если я хорошо усвоил вашу лекцию, то будет, как и на вчерашней льдине, не менее метра.

— Ну что ж, посмотрим после посадки…

Приледнившись, Виталий Иванович зарулил к самому краю льдины, чтобы не мешать посадке Титлова. Мы с Иваном выскочили с буром быстро проверить толщину льда. Но Титлов сел, не дожидаясь: видно, он тоже был уверен, что лед не меньше метра. И действительно, бурение показало сто двадцать пять сантиметров. Внутренне я был доволен (не ошибся в своем определении!). Однако похвалы не последовало — видимо, командир считал, что так и должно быть.

Водопьянов, Титлов и Масленников уединились для обсуждения дальнейших планов. Решили, что Титлов остается дежурить — он держал связь с флагманским самолетом Мазурука, на котором находился и начальник Главсевморпути Василий Федотович Бурханов. А мы должны были попробовать поискать льдину получше. Даже если не найдем, то осмотрим как следует район — нам ещё предстояло выполнить здесь несколько гидрологических наблюдений с посадками на лед.

Взлететь, однако, оказалось не так–то просто. Полный газ, но самолет неподвижен. Ваня Крючков в поте лица работает «микрометром». Лупит по примерзшим лыжам так, что самолет дрожит. Безрезультатно. Масленников дал штурвал от себя, на себя — хвост приподнимается и опускается, но самолет стоит как припаянный. Да и на самом деле припаянный. Убираю газ — машина снова вздрагивает от ударов Ивана. Даю газ, штурвал от себя — никакого эффекта Летчики и двигатели явно перегрелись,

хотя мороз минус двадцать пять градусов.

— Выключай моторы, пусть остынут, — командует Виталии Иванович.

— Да… Быть здесь СП–4, льдина не отпускает, — шутит бортмеханик, выключая двигатели.

— Сколько раз зарекался не торопиться, — словно бы оправдывается командир. — Нужно было, как всегда, кружок сделать да и встать на свой след. Тогда бы льдина отпустила сразу.

— А чего же не сделал? — подковырнул бортмеханик.

— Чего–чего? Не хотелось, чтобы Титлов зазря в небе крутился, тратил горючее.

Мы сидели на своих местах, остывая вместе с двигателями. Каждый думал, наверное, что бы ещё придумать в дополнение к «микрометру». У меня в голове рождались десятки проектов: подкопать под лыжами лопатой, подпилить тросами, подвести электрообогреватели к подошвам лыж… Ни одного проекта я высказать не успел, в кабину вошёл Титлов.

— Прилип, Виталий?

— Прилип, хорошо прилип.

— Есть предложение.

— Согласен на любое, давай.

— Предложение такое — я встану к тебе сбоку под девяносто градусов и дуну в хвост, а остальной народ поможет тянуть за хвост верёвками. Добро?

— Давай, попробуем.

Привязали за хвостовое колесо два конца, Титлов подогнал сбоку свой Ил–12, Иван ещё разок поработал как следует «микрометром». Ну, с богом. Все тянут, Титлов дал полный газ, стоя на месте, и поднял настоящую метель в нашу сторону.

— А ну, дёрнем ребята. Раз… ещё раз-Самолет вздрогнул, и… эксперимент Титлова полностью удался. Как говорится, все способы хороши, когда результат положительный.

Взлетели, набрали шестьсот метров. Курс на северо–восток. Погода ясная, ни одного облачка. Среди нагромождений торосов часто просматриваются ровные поля, но либо они малы по размеру, либо рядом нет хорошей паковой льдины для лагеря.

Прошли сто километров, сделали несколько виражей. Взяли курс на запад, прошли ещё сотню километров. Картина та же: площадки есть, подходящей для лагеря льдины нет.

— Видно, Титлов хорошо просмотрел этот район, дальше уходить нет смысла, — проговорил Аккуратов

— Ты прав, Валентин Иванович, — согласился командир. — Передавай, Николай: подходящею ничего нет, возвращаемся.

При подходе снизились до трехсот метров. Наш аэродром заметили ещё издали по клубам снежной пыли от взлетающего самолета.

— Смотрите, Титлов не дождался нас, улетает, — предположил бортмеханик.

— Да нет, это Мазурук взлетел, — поправил Аккуратов. — Видишь, вон второй Ил–12 стоит.

Виталий Иванович взял управление, прошел над нашим аэродромом с посадочным курсом. Взлётно–посадочная полоса была уже хорошо заметна по многочисленным следам лыж и колес. Взлетевший самолет делал левый разворот, ложась на курс; вторая машина уютно расположилась на стоянке, около нее привычно ковырялись бортмеханики; а третий, наш самолет, заходил на посадку Все это вместе создавало впечатление обжитою, давно работающего аэродрома.

Виталии Иванович, наученный горьким опытом, сразу после посадки сделал круг и встал на свои лыжный след.

— Теперь не прилипнем, как утром.

— Посмотрим, посмотрим, — недоверчиво покачал головой бортмеханик.

В кабину уже поднимались Титлов и Толстиков. Судя по всему, они торопились, а нам не терпелось узнать последние новости.

— Во–первых, — начал Титлов, — привет вам всем от Водопьянова и экипажа Маэурука. Михаил Васильевич улетел с ними.

— Спасибо. А куда они пошли?

— Пошли в район будущей СП–3, там Котов сидит. А во–вторых, должен вам сообщить, что Бурханов окончательно утвердил эту льдину для СП–4. Мы сейчас уходим на Шмидт, а вы остаетесь здесь дежурить…

— Саша, начинай строить будущий «город», — перебивая Титлова, с улыбкой дал команду Масленников.

— Есть начинать строить! — Я с самым серьезным видом вытянулся по стойке «смирно» и дурашливо откозырял под довольные взгляды присутствующих.

— Завтра–послезавтра, — продолжал Титлов, — я с первым рейсом привезу радиста и радиостанцию СП–4. После этого вы свободны, можете заниматься плановыми гидрологическими наблюдениями. А мы несколькими экипажами начнем заселять «город».

…Палатка собрана, я закидываю в кастрюлю дежурные пельмени, Виталии Иванович разбирает свое личное хозяйство, готовится писать этюды. Проревел работающими на полной

мощности моторами взлетающий Ил–12. Остались на льдине только мы — первые жители дрейфующей станции СП–4.

БУДНИ «ПРЫГАЮЩЕЙ» ЭКСПЕДИЦИИ

Никогда, пожалуй, высокие широты Арктики ещё не были так густо «заселены». Отряд Титлова занимался организацией дрейфующей станции СП–4 к северу от острова Врангеля. Отряд Ильи Спиридоновича Кото–ва высаживал у восемьдесят шестой параллели дрейфующую станцию СП–3. Отряд Ивана Ивановича Черевичного и Михаила Емельяновича Островина, перелетая со льдины на льдину, работал в районе полюса — над недавно открытым подводным хребтом Ломоносова. А наша задача состояла в обследовании материкового склона к северу от Чукотки. Руководил работами Александр Гаврилович Дралкин, который стал на время членом нашего экипажа. Как и Черевичный, мы «прыгаем» со льдины на льдину. За несколько дней работа уже стала привычной — подбираем «аэродром», садимся, проверяем толщину льда, готовим лунку для гидрологических наблюдений, оборудуем временную метеостанцию, подальше от лагеря устанавливаем магнитную палатку… И так день за днём — то взлёт, то посадка.

На очередном «прыжке» привычное однообразие дней неожиданно нарушается визитом медведя. Мы только что продолбили гидрологическую лунку и, оставив там Дралкина с Глебом Косухиным, отправились подчищать неровности полосы Аккуратов, Иванов и я занялись уничтожением неприятного ледяного мыска, искривлявшего полосу, а Иван Крючков и Виталий Иванович отправились дальше. Через несколько минут, глянув им вслед, я увидел следующую картину: Масленников шагал в самом конце полосы метрах в четырехстах от нас. Между нами и командиром метрах в двухстах увлеченно бурил лед Иван, размеренно размахивая локтями. Мое внимание привлекло нечто движущееся, желтоватое по цвету. На фоне матовой белизны это «нечто» явно выделялось и столь же явно двигалось по направлению к Ивану. Неужели медведь? Иван стоит спиной, ничего не видит, а жёлтый комок увеличил скорость, пошел какими–то рывками. Я замер, растерявшись от неожиданности.

— Медведь!

Не знаю, как мог Аккуратов так быстро среагировать. Он всегда ходил с винтовкой, но перед началом работы воткнул её прикладом в снег. Тем не менее выстрел, как мне показалось, раздался почти в ту же секунду Медведь, которому до Ивана оставался, наверное, один прыжок, резко остановился, а сам Иван выпрямился и повернулся к медведю. Так они и застыли на какие–то секунды, стоя друг перед другом. Виталии Иванович

тоже услышал выстрел. Для защиты от зверя он всегда носил с собой килограммовую гирьку на тонком стальном тросе и теперь с криком размахивал своим «оружием», пытаясь отвлечь на себя внимание медведя.

— Осталось два патрона, Саша, — крикнул мне Аккуратов. — Быстро на самолет, обойму!

Я бежал со скоростью хорошего спортсмена. Надо спасать товарища, да, честно сказать, была и задняя мыслишка — как бы меня зверюга не догнал. На бегу услышал второй выстрел (господи, один патрон остался!). Влетел в самолет, схватил обойму…

Когда я выскочил, картина существенно изменилась: медведь удалялся в торосы, а Крючков и командир двигались по направлению к нам.

Две минуты спустя, уже с сигаретой в зубах, Иван живописал свои переживания:

— Когда я услышал выстрел, инстинктивно обернулся. Вижу — в двух шагах медведь. Стоит. То ко мне посунется, то от меня — лапы сгибаются–разгибаются, как пружины. Глазки маленькие, неотрывно на меня смотрит…

— А ты, Вань, на него? — подначивает Аккуратов.

— А я слышу голос Виталия Ивановича: «Брось ему». Бросил вороток от бура, но он, как говорится, даже и глазом не повел. Слышу, командир опять кричит: «Шапку брось, шапку!» Бросил. Тут медведь увлекся шапкой, уткнулся мордой в нее, лапами раздирает. А я стою в каком–то оцепенении и смотрю на него. Потом очнулся, слышу, командир ко мне бежит: «Отходи, Иван, отходи!» Я стал пятиться, услышал второй выстрел. Медведь подпрыгнул как–то неестественно и пошел в сторону. Хромает, след кровавый. Видно, пуля ему в лапу попала…

Не знаю про других, но я слушал Ивана как заворожённый, словно бы все это со мной случилось. Даже Мурашки по телу побежали. — Иван, повяжи–ка свою голову шарфом, что ли, ведь минус двадцать на дворе, — вернул нас всех к действительности голос Аккуратова.

— Правильно, что заботишься, Валентин Иванович, — поддержал Масленников. — А то получится — от съедения ты его спас, а от простуды не уберег. Он ведь тебе претензию предъявит…

Теперь, когда опасность миновала, уже начинались шутки.

— Вань, признайся, страшно было?

— Честно сказать, сейчас страшновато становится, а тогда не до того было.

— Везёт Ивану, — как всегда, без улыбки изрек Иванов. —

Теперь станет одним из известнейших полярных исследователей.

— Это почему же? — задал я наивный вопрос.

— Да потому, что шапка его будет теперь лежать как экспонат в Арктическом музее рядом с одеждой Амундсена, например, или Нансена. Шапку положат и… — белье нижнее. Признайся, Ваня, со страху–то случилось…

Общий хохот заглушил последние слова. Иван только сплюнул с досады…

Через несколько дней, закончив работы на десятой точке, мы вылетели на СП–4, где так и не были с самого момента открытия. Самолету требовался профилактический осмотр, а мы мечтали о баньке. По дошедшим до нас радиослухам, в лагере уже работали и банька, и столовая, и кино.

Ещё с воздуха мы оценили происшедшие за десять дней перемены. В центре паковой льдины чернела россыпь черных точек — городок, выстроенный из палаток Шапошникова. В двух–трех километрах севернее, куда из лагеря бежала наезженная дорога, вместо двух полей вырисовыпался длинный, двухкилометровый прямоугольник аэродрома. По дороге двигался какой–то транспорт, а у въезда на аэродром стояла палатка, около которой суетились две фигурки.

Место для стоянки нам указывал небольшого роста толстоватый человек. Когда он снял очки–светофильтры, мы узнали в нем Александра Ивановича Шутяева — бывшего бортмеханика, вознесённого на должность коменданта аэродрома. Он с гордостью рассказал, что поле аэродрома они сделали вдвоём с помощью маленького трактора–бульдозера, доставленного Титловым с материка. Для сообщения с лагерем имеется ГАЗ–69, также доставленный Титловым. По словам Шутяева, благодаря специальным шипам на покрышках «газик» не буксует даже на чистом льду. Окончательно нас сразил вертолёт, прилетевший из лагеря. В высокие широты Арктики явно шагнула цивилизация.

— Будем знакомиться — Мельников, — представился командир вертолёта.

— Очень приятно, — протянул руку Масленников. Цивилизация настолько его потрясла, что он вспомнил великосветские манеры.

— Евгений Иванович Толстиков передает вам привет, — продолжал Мельников, словно посол заграничной державы — Евгений Иванович просил сообщить вам, что баня будет готова к 17.00 местного времени. Ужин в 19.00; в 20.00, не выходя из столовой, кинокомедия «Двенадцатая ночь, или Что угодно». — Сверим часы. Сейчас 1000 по местному времени. Обед у нас с

1300 до 1500. Если пожелаете обедать, я в вашем распоряжении, вертолёт к вашим услугам, — закончил Мельников.

Виталий Иванович уже успел прийти в себя, его голос вновь обрел металл:

— Обедать не будем, в баню и на другие мероприятия не опоздаем.

— Передам. Все будет в лучшем виде, — заверил Мельников.

— А теперь, экипаж, слушай мои указания, — обратился уже к нам Виталий Иванович. — Резину не тянем, занимаемся материальной частью. Механики приступают сразу, остальные вначале ставят палатку. Обедать остаемся здесь, к 17.00 пойдем в «город», согласно приглашению. Других предложений нет?

Все дипломатично промолчали — так близко было счастье, так возможно…

— Молчание — знак согласия, — удовлетворенно констатировал командир. — Цели ясны, задачи поставлены Как говорится, вперёд без страха и сомненья.

Поужинали мы действительно в лагере, но ни попариться, ни сходить в кино так и не удалось. Утром срочно вылетели на очередную точку на восток от СП–4.

Я вёл самолет, стараясь как можно точнее выдерживать заданный курс. Прогноз синоптиков на улучшение погоды пока не сбывался Сплошная облачность высотой двести метров, видимость не более пяти километров Под нами проплывали всторошенные поля, извиваясь, уходили вдаль черные разводья. Шел второй час полета, погода не улучшалась…

Вдруг впереди справа я заметил темные предметы, словно бы разбросанные на сильно всторошенном поле. Один из них по мере приближения начал принимать форму самолета, распластавшегося на льду и частично занесённого снегом.

— Самолет! Леваневский!

Единственный самолет, который погиб в высоких широтах, был самолет Сигизмунда Леваневского Он пропал без вести в 1937 году, во время перелета через Северный полюс. Насколько мне было известно, никаких других авиационных катастроф здесь не происходило ни до, ни после. Потому–то я и был уверен — Леваневский!

— Чего шумишь? Где? Что? — приподнялся с кресла Масленников.

Я подвернул к находке. Виталий Иванович взял управление, снизился до пятидесяти метров. Теперь лежащий самолет видели уже все, кто находился в пилотской кабине. Мы пролетели над ним совсем низко. Самолет был основательно разрушен, но на крыльях его хорошо читались опознавательные знаки: «СССР

Н-359». Неподалеку от самолета на белой длинной ножке стоял громадный «гриб» с серой шляпкой. На следующем заходе мы распознали в этой «шляпке» обыкновенную жилую палатку. Какой–то шутник поставил её на пьедестал — зачем?

Все напряженно молчали, командир первым обрел голос:

— Ты знаешь, Саша, что мы нашли? Это, конечно, не самолет Леваневского у того было четыре мотора, а у этого, сам видишь, только два.

Масленников продолжал делать круг за кругом, выискивая одному ему известные детали, подтверждающие его догадку.

— Так что же мы все–таки нашли? — не вытерпел я.

— Мы нашли бывший аэродром дрейфующей станции СП–2. Ученые будут целовать нас!

Теперь, удостоверившись в правильности своей догадки, Виталий Иванович уже не скрывал волнения. Все были предельно возбуждены, в переполненной пилотской кабине бился шум голосов. Ещё бы! Такая находка — событие на всю Арктику!

— Этот самолет — немой свидетель драматического эпизода, происшедшего на СП–2 в ноябре 1950 года, — продолжал патетически Масленников.

— Точно, Виталий! — перебил его Аккуратов. — Я живой свидетель, точнее, участник этого эпизода.

— Расскажите, Валентин Иванович, расскажите…

— Нет, об эпизоде потом Нужно с начала рассказывать. Четыре года назад, 1–го апреля 1950 года, приблизительно в этом районе была создана дрейфующая станция СП–2. Вы о ней мало что знаете, работы эти не афишировались тогда, станция считалась секретной. Начальником станции был хорошо вам известный Михаил Михайлович Сомов. Что, не знали? Вот та^! В общем, за год дрейфа льдина прошла около двух с половиной тысяч километров, к северу — более шестисот. Станцию эвакуировали 11 апреля 1951 года в районе восемьдесят второй параллели. Илья Павлович Мазурук тогда возглавлял операцию, и ещё два самолета летали — Виктора Михайловича Перова и нашего Титлова Михаила Алексеевича. Вот так. А теперь мы обнаружили аэродром СП–2 почти в тех же координатах, откуда станция четыре года назад начинала свой дрейф А это значит …

— А это значит, — вновь продолжил Масленников, — все давно уверены, что аэродрома, который мы нашли, существовать просто не может. Все уверены, что льдина СП–2 давно вышла в Гренландское море и там растаяла. Вы ведь помните первую дрейфующую, Папанина. Их же за девять месяцев от полюса в Гренландское море вынесло. И конец. Думали, что и вторую дрейфующую по тому же самому пути понесет. Только не все так

думали! Сомов и его учитель — профессор Зубов Николай Николаевич ещё три года назад предполагали, что льдина СП–2 должна дрейфовать по другому пути — пойдет к берегам Северной Америки и совершит за несколько лет почти замкнутый круг, двигаясь по часовой стрелке. Как видите, их предсказание оправдалось. Вот так–то. И мы с вами — соавторы открытия.

— Да, теперь можно точно сказать — это открытие! — вступил в разговор Александр Гаврилович Дралкин. — Теперь сомнений не остается: за четыре года льдина сделала полный круг и вернулась на то место, где начинался дрейф. Открыто новое течение в Ледовитом океане, по–океанологически сказать, антициклональная циркуляция. Теперь многие наши представления о природе Арктики изменятся…

— Жалко, что сам лагерь СП–2 не сохранился, — заметил Масленников. — По идее, где–то рядом должен быть, да, возможно, и есть где–то рядом. Палатка–то, видите, как выцвела — из черной почти белой стала. В такую серенькую погодку трудно найти…

Как мы ни старались, увы, самого лагеря СП–2 так и не нашли. Солнца не было, видимость не улучшалась. О посадке на бывший аэродром нечего было и думать, поскольку при такой погоде все неровности на льду скрадывались, выбрать ровную площадку было почти невозможно. Ну что ж, до лучших времён.

Штурман нанес на карту координаты обнаруженного аэродрома. Николай Зорин сообщил о находке в радиоцентр.

Рассказ Аккуратова о катастрофе самолета «СССР Н-359» мы дослушали уже вечером на очередной точке:

— Тогда, в 1950 году, мы поздней осенью завозили на СП–2 дополнительное оборудование и продукты на зиму. Летали тремя самолетами — Титлов, Борис Семенович Осипов и Василий Никифорович Задков. Руководил всей операцией Михаил Васильевич Водопьянов… Полоса на станции была узкая, неудобная, а ночью под 7 ноября, когда мы с Осиповым разгружались, льдину неожиданно разломало. От аэродрома осталась половина — надо немедленно уходить. Представьте себе обстановку: полярная ночь, подвижка льда жуткая, воет ветер, плещется вода, торосы громоздятся стеной, прямо на глазах «пожирают» остатки полосы. Миша Комаров — он комендантом аэродрома был — машет отчаянно стартовым флажком, показывает направление немедленного взлёта. Взлетать необходимо, иначе машины потеряем, вода уже к колесам подступает. А полоса в лучах фар прямо игрушечной кажется… Первым взлетел Титлов, вполне благополучно… Вторым пошел Осипов на взлёт. Ветер, к несчастью, попутный, это ещё дело

осложняет. Прямо перед торосами летчики все–таки оторвали машину. Но скорости нет. Перепрыгнули чудом через первую гряду, закачалась машина и левым крылом по торосам чиркнула. Треск, грохот… Машина вдребезги, а жертв, к счастью, не было. Меня через разлом в фюзеляже выбросило в глубокий снег. Остальные тоже отделались ушибами, только Водопьянов голову рассек. Потом, когда подвижка закончилась, остатки полосы расчистили немножко, Титлов возвратился и всех раненых вывез. Ну а самолет — сами видели…

— Если б не самолет, открытия бы не было, — пошутил кто–то.

— Это верно, только лучше бы и открытие, и самолет…

30 апреля, закончив все запланированные работы, мы подлетали к СП–4. Завтра Первое мая!

— Братцы, — восторженно объявил бортрадист, — на СП–3 уже празднуют! Бурханов на митинге выступает!

Я посмотрел на радиста недоверчиво:

— Чего–то они там перепутали, ведь сегодня тридцатое.

— Ничего они не перепутали, все правильно, — засмеялся Аккуратов. — Это все шутки сто восьмидесятого меридиана — по нему проходит демаркационная линия, линия смены дат. Мы в западном полушарии, у нас 30 апреля. А СП–3 уже пересекла сто восьмидесятый меридиан, у них уже завтра наступило. Так что все правильно. Думаю, начальство и нас успеет завтра поздравить с праздником…

Назавтра нас разбудил дежурный: «Такси подано!» Действительно, уже стоял вертолёт, который должен был нас доставить с аэродрома в лагерь. Выйдя из вертолёта, мы очутились прямо перед трибуной, оборудованной на высоком торосе. На «площади» уже собралось все население «города», свободное от вахт. Все как на Большой земле — флаги, музыка.

— Почему не начинаем? — послышался нетерпеливый голос.

— Как почему? С минуты на минуту прилетел флагманский самолет!

И точно, не прошло ч пяти минут, как послышался шум моторов. Покачивая крыльями, над нами прошел серебристый Ил–12.

— Первомай с воздушным парадом, — прокомментировал кто–то.

Мазурук выполнил небольшую «горку» и с разворотом в сторону аэродрома пошел на посадку. Ещё через пять минут на импровизированную трибуну уже поднимались руководители экспедиции. Митинг открыл Василий Федотович Бурханов, потом с короткими речами выступили Толстиков, Дралкин, Мазурук и

академик Дмитрий Иванович Щербаков, который тоже прилетел на флагманском самолете. Демонстрация ввиду недостаточности населения была ещё более короткой. Участники праздника «стройными колоннами» прошли мимо трибуны к кают–компании — большой палатке, поставленной специально для праздничного банкета.

После обеда Илья Павлович пригласил всех летчиков на чашку кофе к себе в самолет. Наши работы фактически уже завершились» Говорили о том, что сделано, что предстоит. Необычный этот Первомай всем, наверное, запомнился, а мне в особенности. Первый мой праздник на дрейфующих льдах. Даже немножко жалко было, что экспедиция уже заканчивается.

СЮРПРИЗЫ АРКТИКИ

В Москве мне удалось отдохнуть всего несколько дней. Неожиданно меня вызвал Алексей Николаевич Старов — заместитель командира Московской авиагруппы полярной авиации.

— Лебедев, мы поручаем вам доставить ледоисследователя Ивана Григорьевича Петрова на найденный вами аэродром СП–2. Надо его обследовать как следует. Арктический институт решил послать Петрова как бывшего участника дрейфа этой станции. Командиром идете вы, вторым пилотом будет Свинцов.

— А Виталий Иванович?

— Масленников пусть отдыхает, у него впереди ледовая разведка на все лето.

— Ясно.

— Остальной состав экипажа прежний, который был с вами в экспедиции. Только вместо Крючкова пойдет вторым бортмехаником Олег Сычев.

— Понял.

— Завтра день на подготовку, вылет послезавтра. В Ленинграде возьмёте Петрова, может, и ещё кого пошлют. Далее лететь рекомендую по трассе до Тикси, а там через остров Котельный на СП–4. «Переобуетесь» на лыжи, отдохнете и работайте по своему плану… Желаю успеха!

Вылетели мы из Москвы во второй половине дня. В Ленинграде переночевали, приняли на борт Петрова и к исходу третьих суток добрались до СП–4.

Здесь сменили колеса на лыжи. На борт подсели А. Г. Дралкин и кинооператор Н. С. Соловьев. Мы были готовы к вылету, но погода для начала напугала нас густым туманом, продержавшимся около шести часов. Наступало уже лето с активным таянием снежного покрова и частыми туманами, медлить было нельзя. Прогноз синоптиков на ближайшие сутки хороший — мы взлетели. Курс на восток, высота — пятьдесят метров. Сквозь тонкую верхнюю облачность просвечивает яркое солнце. Видимость более десяти километров — то, что надо.

Самолет ведёт автопилот. Свинцов точно следит за курсом, изредка подворачивая рукоятку управления автопилотом. Я взял полевой бинокль штурмана, рассматриваю однообразный белый пейзаж, хотя до расчетной точки ещё полчаса, не меньше. Прошло уже более полумесяца, как мы обнаружили бывший аэродром СП–2, и льдина за это время не стояла на якоре, ожидая, когда мы прилетим. Координаты наверняка изменились, да и радиопривода

нам никто не даст. Остается надеяться на искусство Бориса Ивановича Иванова, одного из лучших штурманов полярной авиации.

Лед под нами сплоченный, десятибалльный. В каждом приближающемся темном пятне я хочу «углядеть» лежащий самолет, но каждый раз это только трещины во льду, просвечивающие темнотой воды. Видимо, уже подступает расчетное время — штурман молча, но властно отбирает у меня бинокль. Всем экипажем смотрим во все глаза, хотя и понимаем, что штурману «суждено» увидеть первым — что ни говори, а у него бинокль. Наши светофильтровые очки предохраняют глаза от «снежной слепоты»; но, увы, не приближают объект наблюдения

Так и случилось. На пять минут раньше расчетного времени Иванов взволнованно скомандовал: «Десять влево!» Я быстро взял штурвал. Выключив автопилот, выполнил его команду. Пока кроме белых ледовых полей с узорами торосов ничего не наблюдается. Неужели штурман разглядел только очередное разводке? Нет, голос Иванова уже обрел уверенность и твердость: «Ещё три влево!» Теперь все увидели долгожданный темный контур лежащего на льду самолета. Ура! Качать Бориса Ивановича! Молодец, ничего не скажешь.

Мы прошли низко над лежащим самолетом. Все правильно; те же опознавательные знаки на крыле, рядом тот же «гриб» с серой шляпкой. В пилотской кабине собралось все население нашего самолета. Дралкин что–то показывал Петрову в правую форточку кабины, где–то сзади трещала кинокамера Соловьева. Я оглянулся: за спинами — высокий, худощавый — стоял в позе Наполеона наш штурман. Он молча наблюдал за всеобщим оживлением, на лице его ясно читалось — я, мол, свое дело сделал, теперь вы потрудитесь.

Да, конечно, остался «пустяк» — найти площадку поближе к самолету, сесть, обследовать аэродром и вернуться домой. Сначала я решил осмотреть район. Погода солнечная, видимость хорошая, так что есть все условия, чтобы поискать сам лагерь СП–2, ведь он где–то рядом должен быть. Не выпуская из поля зрения аэродром, сделал круг радиусом километров пять–шесть. Нет, кроме сильно всторошенных ледяных полей мы ничего не увидели. И для посадки ни одной мало–мальски подходящей льдинки К счастью, на самом аэродроме при более тщательном осмотре удалось приглядеть подходящую площадку. Сели буквально метрах в пятидесяти от лежащего самолета. Петров и Дралкин только мельком глянули на «останки»; мало заинтересовал их и «гриб», который оказался палаткой

коменданта аэродрома (она стояла теперь на полутораметровом пьедестале). Наши ученые, выбрав местечко, сразу начали сверлить льдину, а мы с Косухиным решили поближе осмотреть лежащий самолет. Поразительно, что на его металлических частях мы почти не нашли признаков коррозии, хотя он и пролежал на льду три с половиной года.

Кинооператор Соловьев, как боец на фронте, делал перебежки со своим кинопулеметом с одной позиции на другую.

— Пойдем–ка к ученым, лед они, пожалуй, пробурили уже, а теперь, видно, хотят палатку просверлить. Смотри, что делают!

Подошли, наблюдаем с удивлением — пыжатся вдвоём, упираясь буром в основание палатки.

— Что лед не поддается, решили палатку просверлить?

— Хватит смеяться, лучше помогите столкнуть. Посмотрим, что в ней накопилось или осталось за три года.

Но и мы, как ни старались, не смогли помочь: палатка была крепко припаяна к своему пьедесталу.

— Давайте, как в цирке, — предложил Глеб — Мы с командиром встанем спинами к пьедесталу, возьмёмся за руки. Вы, Александр Гаврилович, подсадите, а Иван Григорьевич, как по лестнице, на наши плечи.

Предварительно сделали буром два разрыва в обшивке палатки, один для света, другой для головы Петрова. Он забрался на плечи, потом мастерский прыжок, и голос из палатки:

— Кроме многолетнего незаснеженного льда на полу и вмёрзших пустых консервных банок, я лично ничего не наблюдаю.

Как ледовед, Иван Григорьевич не удержался от профессиональных терминов.

— Да-а, не густо, — резюмировал Дралкин, — но зато под палаткой.

— Самое главное, — перебил я, — как она очутилась на этой ледяной глыбе? Наверное, Комаров — он ведь строгий был комендант — забросил её гуда для лучшего обозрения окрестностей?

— Нет, командир, это не Комаров забросил — природа! — начал пояснять Петров. — Если мы не ошибаемся с Александром Гавриловичем, то это открытие новой закономерности в самой природе океанского льда.

Мы неторопливо шли к самолету. Все осмотрено, измерено, пора и домой По пути Петров продолжал излагать свои соображения».

— Я думаю, что под укрытием палатки сохранился старый лед, защищенный от солнца, в то время как вся остальная открытая поверхность ледяного поля равномерно стаивала. Когда

пробурили лед у палатки, я убедился, что толщина его осталась почти такой же, как и три года назад. Это доказывает, что, сколько льда стаивало за летний период, столько же нарастало снизу за зиму

— Вот это здорово! Помог аэродром ученым!

— Жалко только, что лагеря нашего нет. Мне бы толщину льдины около своей палатки измерить, где я три года назад бурил, — мечтательно произнес Петров. — Приходится считать, что толщина тогда была одинаковая и на льдине лагеря, и на льдине аэродрома. Ничего не поделаешь — допущение. Уплыл наш лагерь… Ладно, поехали домой!

После взлёта мы взяли курс на„ СП–4, но не прошло и пяти минут, как все снова вскочили с мест.

— Город! Палаточный город! Как грибы! — взволнованно твердил Свинцов.

Я быстро ввёл самолет в правый вираж, в кабине — радостные возгласы:

— Лагерь! Точно, лагерь! Наконец–то попался! Картина фантастическая: «мертвый город» лагеря СП–2! Купола палаток светло–мышиного цвета стояли на высоких ножках и создавали полное впечатление каких–то марсианских грибов, растущих на вечных льдах Ледовитого океана. Я заложил левый вираж, чтобы было удобнее смотреть, и, снизившись до пятидесяти метров, продолжал кружить над лагерем.

Трещала кинокамера Соловьева, он прямо–таки лежал на Плечах бортмеханика. Но тот терпеливо молчал, создавая удобства для фиксирования исторического момента. Петров возбуждённо тыкал пальцем куда–то вниз:

— Вот, вот моя палатка! А вон там…

Ладно, насмотрелись. Теперь давайте посмотрим, где сесть поближе.

Но сколько мы ни искали, ни одной подходящей площадки так и не нашли. От бывшего аэродрома СП–2 до найденного лагеря было не меньше пятнадцати километров (пешком не дойдёшь!), а кругом только сильно всторошенные ледяные поля. Пришлось взять курс на СП–4.

Евгений Иванович Толстиков остался доволен:

— Ну, молодцы, поздравляю. Опять сенсация! Аэродром хорошо, конечно, а вот лагерь — это то, что нужно! Молодцы! Теперь не скажут, что лагерь, мол, уплыл в Гренландское море… Жаль, что сесть не удалось. Но главное то, что он есть, существует… Ладно, давайте теперь отдыхать. Утро вечера мудренее.

— Евгений Иванович, — обратился я, — нам как, можно

менять «обувку»? Цеплять колеса? Ведь завтра в Москву?!

— Нет, подождите. Вот сообщу начальству, а там видно будет. Отдыхайте сначала. Я же сказал — утро вечера мудренее…

Мысленно мы были уже в Москве. Отдохнуть, сменить лыжи на колеса — и домой. Дело сделано, задание выполнено с лихвой. Мы уже более двух месяцев провели на льду, а сейчас уже лето. Но после обнаружения лагеря возникло чувство неудовлетворенности. Не выходили из головы слова Петрова: «Измерить бы толщину льда у своей палатки». Но мы ведь сделали все, что могли…

Простое решение пришло утром, которое действительно оказалось мудренее вечера. Разбудил нас голос Толстикова:

— Не много ли отдыхаете? Кончайте ночевать! По выражению лиц гостей, пожаловавших к нам в самолет–гостиницу, было уже ясно, что Москву придется отставить.

— Что новенького, Евгений Иванович? Чувствую, зря так рано не пришли бы, — настороженно спросил я.

— Угадал! Как видишь, вся экспедиция в сборе. Действительно, позади Толстикова стояли и Петров, и Дралкин, и Соловьев, и почему–то командир вертолёта Мельников. Все улыбались.

— Москва отменяется, — начал без предисловий Евгений Иванович, — завтракаете и летите обратно на свой аэродром. За вами пойдет вертолёт Мельникова, который с аэродрома доставит всю экспедицию во главе с Петровым в лагерь СП–2. После осмотра лагеря возвращайтесь на СП–4, и тогда уж в Москву… Есть вопросы?

— Все предельно ясно. Дело за нами и за погодой. Подъем!

Ничего не поделаешь, каждое дело надо доводить до конца. Москва подождет…

Мы с Мельниковым рассчитали так: учитывая, что скорость у вертолёта намного меньше, чем у нас, он взлетает первым и идет по указанному курсу. Мы взлетаем за ним приблизительно через пятнадцать минут. Ещё через полчаса обгоняем его, садимся на аэродром и выводим вертолёт на себя, используя самолетную рацию как приводную радиостанцию. План четкий.

Погода нас баловала — опять солнце. Взлетел Мельников, через пятнадцать минут — мы. Высота — пятьсот метров, видимость хорошая. Через полчаса показался вертолёт, он хорошо заметён — выкрашен в красный цвет, который стал общепринятым в полярной авиации, поскольку резко выделяется на фоне снега и льдов. Обогнали вертолёт с правой стороны, приветсгвуя покачиванием с крыла на крыло. До аэродрома СП–2 нам лететь приблизительно полчаса; по опыту я знаю, что в

ближайшие пятнадцать минут штурману бинокль не понадобится. Минут десять спокойно созерцаю ледяную пустыню Слева в поле бинокля она ограничена светящимся диском пропеллера, а справа — мужественным профилем второго пилота. И вдруг! Не много ли «вдруг» за эту экспедицию? Сердце замерло от неожиданности.

В окулярах бинокля впереди и справа по курсу появилась темная точка с явно красным оттенком. Молчу. Боюсь спугнуть.

В кабине все сидят спокойно, каждый занимается своим делом, никто ничего не подозревает.

Тем временем красный оттенок на льду начинает в лучах солнца разбавляться серебряным блеском. И постепенно… принимает контуры самолета. Теперь я вижу даже — целого, не разбитого. Неужели на этот раз Леваневский?! Видно, я что–то приговариваю, сам не замечая.

— Ты что там шепчешь? — слышу рядом голос Глеба.

— Самолет… — тихо говорю я.

— Какой самолет? Рано ещё.

— Самолет! — не говорю, а уже кричу. — Леваневский это. Других потерь не было!

— Что там у вас за шум? — отвлекшись от своих карт, спрашивает штурман.

— Да вот, командиру опять самолет чудится, — язвит Глеб. — Говорил ведь тебе — не давай ему бинокль, повредит свою психику…

Не обращаю внимания на подначки Косухина. Не до этого сейчас.

— Борис Иванович! Самолет вижу!

— Рано ещё, командир.

— Да нет! Целый самолет! Бери бинокль, смотри сам!

Я выключаю автопилот, подворачиваю на самолет. Он уже виден невооруженным глазом. Снижаюсь до ста метров, проходим над ним. Два мотора — значит, не Леваневский. Хвостовое оперение и концы крыльев окрашены в красный цвет. Стоит с креном, левым крылом зарылся в снег, а правое высоко поднято, на нем опознавательные знаки… Вот это сюрприз! Соединенные Штаты Америки!

Пилотская кабина, в который уже раз полна народу. Но сейчас все молча созерцают очередную находку. Только трещит кинокамера неутомимого Соловьева — много у него сенсационных кадров за эту экспедицию. Мы продолжаем осмотр самолета с воздуха. Людей не видно, но из полуоткрытой грузовой двери тянутся два свежих следа — один идет в сторону перпендикулярно фюзеляжу самолета, другой уходит вперёд, быстро теряясь в торосах. Решение одно: найти подходящую

льдину и сесть. Возможно, нужна помощь?!

Площадку нашли быстро, километрах в двух от самолета. Сели нормально. Николай Зорин передал вертолёту, чтобы он шел на наш привод. Буквально через пять минут наш винтокрылый коллега, сделав круг над «американцем», мастерски опустился рядом с нами. Мы оставили на самолете только второго пилота и младшего бортмеханика Олега Сычева. Все прочие быстро погрузились в вертолёт и через пару минут высадились метрах в двадцати напротив полуоткрытой двери «американца».

Стоим в нерешительности. Следы есть, а люди не появляются. Может, медведи устроились с комфортом?

— Николай, ты с винтовкой, тебе и в разведку… Зорин деланно улыбается, но деваться некуда — крадучись направляется к полуоткрытой двери. Мы не спускаем с него глаз, оставаясь благоразумно у вертолёта. Вот Николай подошел к двери, прислушался, просунул сначала винтовку, потом голову. Какой–то момент колебался, но затем смело скрылся внутри самолета. Проходили томительные минуты ожидания, по нашим соображениям, он задерживался значительно дольше, чем следовало бы. Наконец, не выдержав, решаемся идти на выручку.

Шагали ровной шеренгой, рассредоточившись по фронту. Петров на всякий случай прихватил в вертолёте свой любимый бур, кто–то вооружился пешней и теперь изготовился к штыковой атаке.

— Следы–то медвежьи! — уверенно определил Косухин. — Наверное, Николая медведица прихватила. И не отпускает — побаловаться с ним хочет.

— Нико–ла–ай! Зо–о–рин!!!

Молчание. Идем быстрее, подходим к самолету. Слышим металлический звук, и в проем двери головой вниз вываливается Зорин…

Мы почему–то тоже рухнули в снег — все, как один! То ли ожидали появления медведя, то ли кого другого. Но Зорин тут же поднимается и хохочет, отряхиваясь. Мы тоже отряхиваемся, виновато улыбаясь друг другу.

— Ну, ты и хорош! — накинулся я на него — Не надоело тебе штучки выкидывать?

— Да нет, командир, я на самом деле споткнулся, — хитро улыбаясь, оправдывался Зорин. — А в самолете никого, путь свободен! — Он жестом командира–фронтовика пригласил нас в открытую дверь и сам зашел первым.

Внутри самолета царил беспорядок. Создавалось впечатление, что, покидая самолет, возвращаться в него экипаж

не собирался. Покидали панически. Каждый из нашего коллектива начал осматривать то, что его профессионально интересовало — по специальности, как говорится. Мы с Косухиным и Зориным отправились в пилотскую кабину. Проходя через пассажирский отсек самолета, Николай, уже как хозяин, давал пояснения.

— Медведь, как вы могли заметить по следам на снегу, был здесь не один — парочка. Но в этой комфортабельной берлоге они не задержались. Не по вкусу, видно, пустые банки из–под пива, к которым язык прилипает.

— Слушай, Николай, а ты–то чего задержался, волноваться нас заставил?

— По–честному? Виноват! Сознаюсь, банку трофейного компота открывал. Замороженный, конечно, но кусок отковырнул — вкусный. Сейчас в кармане оттаиваю, хотите попробовать?

— Нет уж, спасибо… Тоже, сообразил… А может, отравлено? Жди теперь, когда ты концы отдашь! Что мы без радиста делать будем?

— Да нет, Арсентьич, она запаяна была.

— Не мог нас подождать?

— Я подумал и решил: вас много, а банок с компотом мало. На всех не хватит. Пожадничал, больше не буду, — пообещал Николай, скорчив физиономию провинившегося ребенка.

В пилотской кабине все было в порядке — запускай да взлетай. Борис Иванович копался в картах на штурманском столе, английский он знал хорошо.

— Командир! — это опять Зорин. — Как вы смотрите, если я демонтирую приемничек? Не пропадать же ему здесь, а у нас запасной будет!

— Давай, снимай!

— Будет сделано! Тут вот ещё целая корзина радиограмм.

— Отдай Иванову, он у нас «англичанин».

— Пойдем, Глеб Владимирович, посмотрим, что вокруг самолета делается, — предложил я Косухину, — не будем им мешать.

— Подождите минутку, — остановил нас штурман, — послушайте радиограмму: «Дорогая Элен, потерпели аварию при взлёте. Мерзнем в самолете вторую неделю. Под нами пять километров вод Ледовитого океана. Вокруг всторошенные льды и бродят белые медведи. До берега Аляски больше тысячи километров. Никто нам здесь не поможет. Кончатся продукты, тогда все… Твой Чарли».

Петров с Дралкиным продолжали осматривать экспедиционное оборудование. Самолет оказался летающей

лабораторией, в 1952 году, как было определено по документам, он участвовал в высокоширотной экспедиции Соединенных Штатов Америки. В марте 1952 года он потерпел аварию при взлёте и был покинут экипажем. Волею судеб вот уже два года льдина с американским самолетом дрейфует бок о бок с оставленным лагерем СП–2, точнее, в восьмидесяти километрах западнее лагеря.

Внешний осмотр американского самолета и окрестностей показал, во–первых, что Зорин прав. Медведей действительно было несколько, и все они пришли с одной стороны, а ушли в другую — вперёд от самолета. Туда, где в двух километрах от нас темной громадой среди белых льдов виднелся наш родной корабль, на котором скучали в неведении Свинцов и Сычев. А во–вторых, осмотр доказал, что у американского экипажа не было опыта посадок и взлётов в пасмурную погоду, когда все неровности сливаются, становятся незаметными. По характеру повреждений можно было судить, что при взлёте в самом начале разбега они наткнулись на ледяной бугор высотой более метра. Зацепили сначала винтом, а потом сломали левую стойку шасси

Косухин как специалист сделал заключение, что можно продлить жизнь машины, если заменить двигатель и стойку. Кстати сказать, и на американском самолете не наблюдалось следов коррозии на металлических частях.

Осмотр «американца» завершился, из чрева самолета выскакивали те, «то уже удовлетворил свое любопытство. Мы все были уверены, что самолет будет продолжать свой вечный путь по этому замкнутому кругу антициклонального течения. Поэтому каждый из нас прихватил себе сувенирчик на память. Мне приглянулась металлическая вилка с клеймом «USN», которая и до сегодняшнего дня находится у меня в эксплуатации, напоминая те далёкие, лучшие дни моей жизни.

— Ну и райончик, одни находки, — высказался Дралкин, выходя из самолета. — Придется найти время и облетать все окрестности СП–4 — наверняка машину Леваневского отыщем!

— Товарищи, послушайте, нашел любопытный справочник, — перебил его штурман. — Нечто вроде сборника советов, сейчас прочитаю.

«Как добывать пищу, если случилась вынужденная посадка а) в тундре; б) в лесу, в том числе и в тропическом; в) в пустыне; г) в океане; д) во льдах Арктики и в Антарктиде. Как изготовить рыболовные снасти из обиходных предметов туалета — перочинного ножика, булавки и т. д. А вот ещё совет: «Как вести себя в церкви после длительного отсутствия в цивилизованном мире».

— Ну, церковь — бог с ней, — выразил я свое мнение. — А что касается справочника, то и нам бы такой заиметь не мешало. Вынужденной посадки никто не хочет, а готовым к ней нужно быть.

Улетая, мы пожелали «американцу» счастливого дрейфа; никто из нас не предполагал, что. Впрочем, я забегаю вперёд.

Дальше у нас все пошло по заранее разработанному плану. Мельников «перепрыгнул» к нашему самолету, где нас уже заждались Свинцов и Сычев. А через пятнадцать минут, почти одновременно с вертолётом, мы уже сели на аэродроме СП–2. Осматривать «мертвый город» я направил из своего экипажа только Иванова (как лоцмана, знающего дорогу). Зорин держал связь с вертолётом и СП–4. Косухин удовлетворял естественное любопытство Свинцова и Сычева, которым не удалось побывать в гостях у «американца». А я решил побродить, хотелось побыть одному.

Мне посчастливилось, можно сказать, повезло. С Масленниковым наткнулись на аэродром СП–2, самому удалось обнаружить лагерь плюс найти «американца». Теперь завершается последнее задание — Петров в лагере. Остался обычный перелет по не совсем обычному маршруту: СП 2 — СП–4 — Москва.

Я знал, что теперь с полярной авиацией связан крепко. Знал, что каждый год буду рваться весной в высокоширотные экспедиции, ведь правду говорят — Арктика от себя не отпускает…

Мои лирические раздумья прервал шум подлетающего вертолёта. Лопасти винта ещё не успели остановиться, как из вертолёта, широко улыбаясь, первым вышел Петров Безусловно, он выглядел победителем и чем–то напоминал Дон — Кихота — высоченный, худой, в левой руке медный тазик, как щит, а в правой вместо копья ледовый бур.

— Опять что–нибудь открыли — не вытерпел я.

— Точно, Александр Арсентьевич! Открыл свою палатку и… нашел в ней забытый свой тазик! Теперь, в Ленинграде, он станет немым свидетелем, что я и в самом деле был в нашем лагере. А если серьезно, все наши выводы, сделанные здесь, на аэродроме, подтвердились замерами, сделанными в лагере. Теперь можно и домой с чистой совестью.

Подлетая к СП–4, мы все испытывали чувство удовлетворенности задание выполнена, даже перевыполнено. Впереди Москва, лето, отпуск на море.

— Ну, Лебедев, молодцы вы, — встретил нас Толстиков. — Я уже сообщил в Москву о новой находке. Москва запрашивает, какие неисправности у «американца». Можно ли его

эвакуировать?

Я передал наши с Косухиным соображения, возникшие при осмотре самолета.

— Добро, добро, — покивал Толстиков.

— Евгений Иванович, так что, можно «переобуваться»? Завтра мы в Москву!

Видно, поговорка эта была у него любимой:

— Утро вечера мудренее… Подождите, отдохните. Погостите у нас, нам с вами веселей. В Москву–то вы всегда успеете…

Настрой у экипажа был совершенно определенный — в Москву! Но после туманных намеков Толстикова невольно закралась тревога: да неужели может быть ещё задержка? Вроде бы и хватит, наверное…

Утром проснулись сами, никто не будил — хороший признак. Но когда уже позавтракали, на «газике» подъехал комендант аэродрома СП–4 А. И. Шутяев:

— Вот вам радиограмма к чаю.

Читаю молча: «СП–4, борт Н 465. Лебедеву. Вылетайте к американскому самолету, готовьте к эвакуации. С запасными частями к вам вылетает Котов». Под текстом подпись начальника полярной авиации. Теперь уж жаловаться некому.

— Чего молчишь? — мрачно спрашивает Иванов. — Читай уж всем!

Зачитал. Улыбок не было.

— Да, командир, чуть не забыл, — вспомнил Шутяев. — Толстиков просил передать, что через несколько часов прилетает Мазурук, он на словах передаст вам все, что нужно. А теперь — это уже от себя — не расстраивайтесь и настраивайтесь…

Ну что ж, была Москва рядом, но теперь новое задание. Как говорится, служба…

Илья Павлович прилетел на Ил–12 и пригласил весь наш экипаж к себе в самолет, где устроил маленький прием. Теперь я понимаю: он прекрасно чувствовал, как нелегко нам вот так перестроиться — вместо Москвы, вместо отдыха ковыряться здесь с ремонтом незнакомое машины. Думаю, он и прилетел только для того, чтобы подбодрить нас (ведь советов по ремонту он и не мог дать, не видя самолет).

— Рад за вас, — говорил Мазурук, — молодцы, отличились! Рад, что вашему экипажу довелось внести такой весомый взнос в актив полярной авиации. Новое задание трудное, но выполнить его нужно, не откладывая. Советую не тянуть резину, поторапливаться. Время летнее, начинается таяние снега, скоро пойдут туманы. Так что, чем быстрее, тем лучше! Через несколько дней прилетит из Москвы командир авиагруппы Илья

Спиридонович Котов, привезет вам необходимые запасные части для вашего «американца»…

Мазурук доставил почту и какое–то забытое оборудование для СП–4. Со станции он должен был забрать в Ленинград Ивана Григорьевича Петрова со всеми его впечатлениями, результатами исследований и трофеями.

Из Москвы Илья Павлович летел почти без отдыха и теперь на станции решил немного поспать (минуток шестьсот, как говорится). Однако разговор затянулся из–за неожиданного появления нашего штурмана.

— Илья Павлович! Мы с вами в войну на Аляске не раз побывали, так что вы знаете толк в хорошем виски…

— К чему ты клонишь, Борис Иванович?

— А вот!

Борис Иванович достал из кармана бутылку виски, которую я видел вчера в руках у Зорина. Но тогда она была пустая, а теперь почти полная!

— Вот, Илья Павлович! Видно, забыли американцы на своем самолете. Правда, мы по глотку уже попробовали, но, узнав, что вы летите, решили для вас оставить.

Говорил Борис Иванович без тени улыбки, серьезно, даже с некой официальной торжественностью. Я прямо замер от неожиданности, поскольку прекрасно знал, что ничего, кроме спирта, у нас не было и нет. Наверное, это Зорин чего–нибудь «нахимичил»! Скандал! Я был не настолько близко знаком с Ильёй Павловичем, чтобы позволить такую шутку. Попробует, узнает — обидится. Но дальнейшее действо разворачивалось уже помимо меня.

— Ну, раз такое дело! — развел руками Мазурук. — Тащи, Володя, бутылку «Армянского», да летними деликатесами полярников побалуем.

Через минуту бортмеханик Володя Громов уже выставил на стол бутылку коньяка, московскую колбасу, редиску, парниковые огурцы.

— За вашу находку! — провозгласил тост Илья Павлович.

Мы хвалили свежую закуску, экипаж Мазурука — виски. Никто не подал вида, что подозревает подлог, да я и сам начинал верить, то это действительно виски. За столом пошел оживленный разговор — «взлетели», как говорят летчики. Но все дело чуть было не испортил Федор Иус, второй бортмеханик Мазурука. Повернувшись к Громову, он что–то шептал обиженно. Я расслышал только конец фразы:

— … ведь это же спирт разведенный! А? Громов, к счастью, отвечал тоже шепотом:

— Знаешь что! Привык ты пить всякую дрянь! Тебе и порядочный напиток все спиртом кажется. Пей и наслаждайся!

Иус только пожал плечами смущенно… Поблагодарив хозяев за хорошее угощение, мы пошли готовить самолет. Но по дороге я решил все же выяснить истину:

— Борис Иванович! Скажи правду, кто же инициатор этого «виски»?

— Кто, кто… Конечно, Зорин! Не пропадать же, говорит, красивой бутылке зазря. Развел спирт водой да пожег сахару. Вот тебе и цвет, и вкус.

— Ну, Борис Иванович, если Мазурук узнает, то я — все на тебя.

— Давай, давай. Не волнуйся! Мы с ним старые друзья, посмеемся!

Чувствуя, видно, о чем разговор, подошел и Зорин.

— Товарищ командир, вы уж извините. Не проинформировали вас о подделке — некогда было. Да и Борис Иванович все взял на себя.

— Ладно, знаю уже!

— Товарищ командир, — не унимался Николай, — а ведь все хорошо получилось. Илья Павлович на коньяк «раскололся», да я за свой рецепт ещё пять литров спирта получил. Вы же знаете — у нас его мало осталось, а работать ещё долго.

— Это как же? — заинтересовался я.

— А вот так! Подслушал я разговор Иуса с Громовым, когда Федор в подлинности «напитка» засомневался. Улучил момент и потащил его в грузовой отсек. А там говорю ему: «Ты прав, Федор! Это спирт. Но только никому ни–ни. А тебе, — говорю, — я за отдельную плату рецепт выдам — будешь «виски» делать сколько захочешь». Так мы с ним и ударили по рукам. И вот результат — хорошо поужинали да ещё нам с собой пять литров дали!

— Ну и хитер же ты, Коля! Ладно, победителей не судят!

…На следующий день Мазурук улетел в Ленинград, мы занялись подготовкой самолета. А потом погода надолго испортилась: туман, видимость сто — двести метров. И прогноз день за днём не обещал ничего хорошего. Как говорят в таких случаях на Севере, «самолетка есть, пилотка есть, погодка нет».

К счастью, и самому долгому ожиданию всегда приходит конец. Проснулись — ясно. Быстро попили чаю (завтракать будем потом), быстро собрались, взлетели и через пятьдесят минут уже кружили над «американцем». Приледнились на наш бывший аэродром, километрах в двух от американского самолета. Для стоянки подобрали паковую льдину трехметровой толщины, и…

начались у нас, как говорится, трудовые будни!

Механики получили по радио указание снимать оба мотора и сразу же приступили к делу. Из трех длинных труб они соорудили некое подобие шагающего подъемного крана — связали их тросом с одной стороны, свободные концы развели в стороны. Получилась пирамида, к вершине которой прикрепили таль.

С помощью этого нехитрого приспособления механики за неделю демонтировали оба мотора «американца». А летчики все это время занимались раскопками. Пришлось перекидать сотни кубометров снега. Откопали крыло, левую часть стабилизатора. Расчистив площадку, выровняли самолет. Потом подняли левое крыло и поставили его на бочки, сняли поломанную ферму левого шасси. Каждое утро мы шли за два километра к месту работы, а на обед и на ночь возвращались в свой самолет.

Как и предсказывал Мазурук, зачастили туманы. Нашей работе они не мешали, но прилет Котова вновь и вновь задерживали. Он сидел на острове Врангеля и сделал уже две попытки пробиться к нам. Однако посадка на необорудованном аэродроме при таких туманах была, конечно, излишне рискованна.

Честно сказать, «великое сидение» изрядно нам надоело. Чтобы закончить ремонт, необходимы запасные части, множество запасных частей. А их–то и не было. Приходилось ждать.

Котов прилетел, как только погода чуть–чуть улучшилась. Солнце, правда, не появилось, но высота облачности была не меньше двухсот метров, и видимость вполне достаточная

Илья Спиридонович был в то время командиром МАГОН — Московской авиагруппы особого назначения. А командиром прилетевшего самолета оказался мой хороший друг Михаил Васильевич Плиш. Он то и предложил, как выяснилось, необычное решение проблемы запасных частей.

Надо сказать, что список их мы с каждым днём поневоле увеличивали, обнаруживая новые и новые неполадки в системах «американца». И теперь, войдя в прилетевший самолет, я не мог скрыть изумления — грузовой салон был совершенно пуст.

Заметив мой недоумевающий взгляд, Котов рассмеялся

— Не волнуйся, Саша! Запасных частей больше, чем нужно. Полный самолет!

Как хороший актёр, Илья Спиридонович выдержал паузу.

— Ладно, не буду говорить загадками. Весь наш самолет и есть запасные части. Все, что нужно, возьмём, а остальное здесь бросим. Идею подал Михаил Васильевич, он тебе и расскажет. А сейчас пойдем разведаем дорожку, чтобы нашим «запасным частям» подрулить поближе к вашему «американцу» …

Взяв лопаты, топоры и пешни (некое подобие лома), мы отправились на разведку. А по дороге Плиш рассказывал мне:

— Я узнал, что военное ведомство списывает однотипные самолеты. Дружок мой, авиаинженер, поделился информацией «по секрету». Вот я и предложил Илье Спиридоновичу свой вариант — прямо на списанном самолете прилететь к вам. Точнее, на почти списанном, с небольшим ресурсом. Расчет простой — ведь всех запасных частей все равно не привезем, наверняка что–то забудем по мелочи, а в живом самолете все запчасти есть — и крупные, и мелкие… Ну вот, идея моя понравилась. Договорились «в верхах», и теперь мы здесь!

— Здорово! Молодец, Миша!

— Не стоит благодарности, всегда рад, — рассмеялся Плиш. — Ты находи самолетов побольше, а запасными частями всегда обеспечим!

Нам пришлось немало потрудиться, прокладывая путь. Где нужно, подрубали торосы, а где и подсыпали снежку. Илья Спиридонович командовал парадом

— Вот здесь надо пошире проход прорубить. А ты, Миша, подруливай к этому месту потихонечку…

Наконец, все неровности были сглажены, Плиш благополучно прорулил все узкости и встал рядом с «американцем». Неприглядно смотрелась наша находка: моторы сняты, одна нога на лыже, вместо другой подставлены бочки. Всем своим видом самолет словно бы говорил — ну, наконец–то! Три года ждал помощи!

И работа закипела. Два экипажа трудились фактически непрерывно двое суток. Уставшие отдыхали кто как мог (обычно лишь на полчаса прикорнув). Надо было торопиться, так как температура воздуха уже стала выше нуля и на льду появились лужи воды. Ничего не поделаешь — десятое июня. Солнца по–прежнему почти не было, но тепло его проникало через тонкий слой тумана. Аэродром наш пока держался, но подвижка льдов или интенсивное таяние могли начаться в любое время. А поэтому скорей, скорей! Другого желания нет ни у кого, ведь в Москве лето уже в полном разгаре. А мы все ещё здесь — на юге, как язвили наши шутники, на юге… района полюса недоступности Северного Ледовитого океана.

На наше счастье, вместе с Котовым прилетел и Федор Павлович Данилов, главный инженер Управления полярной авиации. Прилетел специально для того, чтобы оперативно решать все то и дело возникающие технические вопросы. О его неожиданных волевых решениях давно уже ходили рассказы «в народе». Однажды, например, — я был тому свидетелем —

бригада техников буквально замучилась с мотором. Он стрелял, трясся, но работать нормально никак не хотел. В пустых, как говорится, хлопотах прошел целый день. Уже к вечеру Данилов, случайно проходя мимо, поинтересовался:

— В чем дело?

Надо сказать, что Данилов в то время был инженером авиационной части. Старший техник вытянулся, козырнул, но ответил обреченно, не по уставу:

— Да вот, возимся с утра, и ничего не получается.

— А свечи меняли? — спрашивает Данилов.

— Меняли. Не помогает.

— Магнето меняли?

— Меняли. Результат тот же.

— Тогда его меняйте!

— Кого его? — недоумевая, спросил старший техник.

— Кого, кого! Мотор меняйте! — закончил Данилов и невозмутимо пошел дальше, оставив бригаду переваривать неожиданный совет. И единственно правильный, пожалуй!

Чтобы быть руководителем, мало, наверное, хорошо знать свою профессию. Важно и другое — своевременно; быстро и правильно принимать необходимое решение.

И теперь благодаря Данилову мы сэкономили массу времени. Своим волевым решением, например, он приказал не менять сморщенный стабилизатор и сморщенный Левый элерон «американца». Когда мы вывесили левое крыло и поставили на бочки, весь «гофр» (морщины на металле) исчез, как по волшебству. Металл, как видно, не потерял своих качеств, пролежав в снегу три года. Точно так же сохранился и бензин. Опробовав первый установленный двигатель, Данилов принял решение лететь на старом горючем. Риск? Да, риск, наверное. Но без риска мы вряд ли бы вытащили «американца».

Нужно, пожалуй, добавить, что в восстановлении Самолета принимали участие опытнейшие бортмеханики Иван Коротаев и Юра Соколов, что все клепальные и слесарные работы выполнял настоящий мастер своего дела слесарь Николай Шляпин, что вместе с Котовым, наконец» прилетел для налаживания радионавигационного оборудования главный штурман полярной авиации Валентин Иванович Аккуратов. Прилетел с помощником, штурманом Михаилом Фроловичем Щерпаковым. «Навигатор командных экипажей» — Так можно сказать о Щерпакове. С рядовыми летчиками &н летал редко. Но зато я заметил: прилетит начальник УПА Мазурук — штурман Щерпаков, прилетит командир МАГОНа Котов — штурман Щерпаков. Уже по этому можно было судить о его классе.

В общем, для такого коллектива не было, конечно, нерешаемых задач. Американский самолет мы отремонтировали, но… возникли новые осложнения, изрядно потрепавшие нервы.

Когда работы подходили к концу, Котов отпустил меня на СП–4, чтобы поменять лыжи на колеса. К тому времени наш импровизированный аэродром выглядел продолговатым озером, набитым мокрой снежной кашей зеленоватого оттенка. Задерживаться было опасно, начиналось и здесь лето. Как рассказывал впоследствии Котов, взлетали мы, словно гидросамолёт: два «уса» снежно–водяной жижи протянулись по озеру–аэродрому. Но на СП–4 сел вполне благополучно, хотя вместо белого снежного покрова вокруг лагеря и внутри его было множество маленьких озер.

Пока меняли лыжи на колеса, я получил от Котова радиограмму «Доставьте мне две бочки бензина. У нас все готово».

Зорин передал Котову, что при наличии погоды (у них опять пошли низкие туманы) мы немедленно вылетаем. Но… Прошли сутки, другие, наступило уже 15 июня, а туманы в их районе все не рассеивались.

Вместе со вторым пилотом Свинцовым мы по нескольку раз в день ходили по взлётной полосе, оценивая её состояние. На полосе уже появились лужи, а это означало, что в ближайшем будущем появятся и промоины. Схема такая лужа становится все глубже и глубже, и на ровном поле аэродрома появляются многочисленные ямы. Летнее тепло медленно, но уверенно выводило из строя наш аэродром. Того и гляди, придется летовать до заморозков на СП–4.

От этих рассуждений становилось прямо таки тоскливо на душе. Чего ж хорошего вынужденно бездельничать два–три месяца?! И на станции мы будем в тягость — дополнительные «ненаучные» сотрудники…

Спасение, как в кино, пришло в последнюю минуту. Котов, перемерив ещё раз старое горючее, решил не дожидаться наших бочек и взлетел. Зорин прибежал к нам на полосу.

— Взлетел! Уже полчаса, как взлетел! Идет в сторону Врангеля, а нам дал команду, чтобы ждали его в Крестах, на Колыме.

Мы взлетели немедля, как только собрался экипаж. До свиданья, СП, до осени!

А дальнейшая судьба «американца» сложилась совсем неудачно. В строю действующих единиц полярной авиации самолет прослужил всего полгода. Такова уж, видно, была его судьба — закончить жизнь во льдах Ледовитого океана. При

заходе на посадку в сложных метеорологических условиях самолет под управлением Котова и Полякова зацепился шасси за гряду торосов и приледнился на фюзеляж на аэродроме дрейфующей станции СП–3. Здесь, вторично и теперь уже безнадёжно покалеченный, он был переоборудован… в баню! И в этом качестве до самого конца дрейфа служил верой и правдой — уже без всяких происшествий. Зимовщики остались довольны.

СПРАВА ОТ МАЗУРУКА

Полярная станция Мыс Желания расположена на северной оконечности Новой Земли. Два дня назад, когда мы улетали отсюда, нам понравилась крепкая, хорошо укатанная посадочная полоса. А теперь…

Мягко коснувшись основными колесами полосы, самолет почему–то быстрее обычного опустил нос, а затем последовало энергичное торможение с судорожным рысканьем из стороны в сторону.

— Ты тормозишь? — Илья Павлович резко повернулся.

— Нет! — Для наглядности я быстро убрал ноги с педалей.

Наш Ил–12 был флагманским самолетом очередной высокоширотной экспедиции 1955 года, у нас на борту размещался штаб. Мне предложили осваивать новый тип самолета и назначили в экипаж Мазурука, его вторым пилотом. Впервые появилась возможность познакомиться с Ильёй Павловичем вблизи, перенять его опыт, его летные приемы…

Самолет остановился, не пробежав и двухсот метров, и теперь стоял, кланяясь носом. Что с колесами? Может, заклинило тормоза? Быстро открываю боковую форточку со своей стороны. Колеса целы, но… утонули по оси в снегу. За нами глубокая колея.

— Не летчики мы, а прачки! — сердится Мазурук. Почему «прачки», так и остается неясным, но причину нашего конфуза Илья Павлович тут же объясняет.

— В прошлое наше пребывание здесь, два дня назад, температура воздуха была минус десять градусов. А теперь посмотри вот в этой записочке, что нам написал радист, — указаны те же десять градусов, но… Не минус десять, а плюс десять! Тепло, полоса раскисла. А мы «купились», как старые воробьи на мякине. Теперь, чтобы улететь отсюда, нужно чудо… И немножечко нашей сообразительности!

— Что вы подразумеваете под словом «чудо»? — не утерпел я.

— Чудо — это ветер шестнадцать метров в секунду. И чтобы дул вдоль взлётной полосы!

— Понятно Илья Павлович. Только чудес–то, говорят, не бывает.

— Значит, побольше сообразительности надо'

— Чего ж тут сообразишь? Если уж полоса раскисла, одно остается — ждать мороза.

— Ни в коем случае! Переместим все грузы в хвост самолета и создадим заднюю центровку. Это уже в самом начале разбега

поможет создать взлётный угол самолета Передняя нога сразу поднимется, значит, мы сможем тут же использовать форсажный режим двигателей.

Тем временем два трактора с трудом выволокли самолет из раскисшей трясины и оттащили в сторону, где каким–то чудом ещё сохранился кусок крепкой полосы

— Вот видишь! Несколько десятков метров у нас будет — с задней центровкой, на форсажном режиме должны взлететь!

Заправившись медвежатиной и консервированными деликатесами, которыми нас угостили хозяева зимовки, мы крепко заснули, намаявшись за последние дни.

Проснулся я от какого–то шума — все уже одевались.

— Саша, не волынь! Вставай быстро! — поторапливал Илья Павлович — Ведь чудо–то свершилось! Четырнадцать метров в секунду дует, и под двадцать градусов к полосе. Нам хватит! Если сейчас упустим, то сидеть нам долго–долго, ждать осенних морозов…

Меня как ветром сдуло с постели. Быстро перекусив, собрался идти к самолету, но меня остановил Мазурук.

— Подожди, не торопись, ещё пару слов! Сейчас переносите все, что можно, в хвостовую часть самолета. А после запуска двигателей начнешь отправлять в хвост по одному человеку, пока хвост не станет опускаться. Вот это и есть момент крайней задней центровки. Понял?

— Будет сделано.

— Молодец! А на взлёте, после отрыва, позовешь всех на свои места.

Понял, Илья Павлович. Все будет в лучшем виде.

— Ну, теперь за дело. Пока все за нас сегодня. А то ведь середина мая подходит, холодов не жди.

Штурман, радист и второй бортмеханик были отправлены в хвост, где за неимением сидячих мест им пришлось крепко держаться за конструкции фюзеляжа.

Мазурук зарулил на самый конец полосы — небольшой относительно твердый кусочек Мое сердце бьётся учащенно — удастся ли оторваться с такого «огрызка»? Но у Мазурука уверенный, спокойный взгляд, ровным голосом отдает он команды бортмеханику Его спокойствие передается и мне, но все–таки…

Двигатели уже на взлётном режиме, Мазурук отпускает тормоза — самолет тронулся. За счет сильного встречного ветра на приборе скорость уже восемьдесят километров в час. Мазурук энергично берет штурвал на себя — нос самолета послушно поднимается…

— Форсаж! — командует Мазурук. Моторы ревут на 'полной мощности, скорость около ста двадцати километров в час.

— Закрылки — пятнадцать градусов!

Уже кончился кусок твердого участка, самолет бежит по раскисшему снегу, точнее, не «бежит», а только касается колесами. Торможения нет, самолет на отрыве, мы в воздухе. Ура!

Мазурук кивает мне, я машу рукой товарищам, стоящим в хвосте фюзеляжа Теперь все на местах, все весело переглядываются Сомнения и волнения позади, вырвались!

Я с уважением поглядываю на Мазурука, он спокойно рассматривает полетную карту Нам нужно выйти на дрейфующую станцию СП–5. Она ещё только создается, и связи по какой–то причине пока нет. Недавние их координаты известны, «зайчик» в солнечном компасе вселяет уверенность, что мы идем по заданному штурманом курсу. Аккуратов часто подходит кастролюку и секстаном берет высоту солнца. Определяется «До цели около сорока минут», — объявляет он Связи со станцией пока нет.

Радист Алексей Иванович Челышев беспрерывно стучит на ключе, зовет. Береговые станции отвечают, но СП–5 молчит. Илья Павлович то и дело поглядывает в сторону радиста, но тот, понимая его немой вопрос, отрицательно качает головой.

В пилотскую кабину входит первый бортмеханик Владимир Афанасьевич Громов.

— Илья Павлович! Вам, может, кофейку принести?

— А что я — турок?

Мазурук, даже нервничая, любит поёрничать. Сейчас нужно разрядить обстановку, ведь все волнуются — где будем садиться, если не найдем станцию?

— Тогда, может, чайку? — предлагает Громов.

— Что я — китаец?

— Так какого дьявола вам нужно? — Громов уже рассердился, человек он горячий.

— Вот так бы сразу и сказал, — умиротворенно улыбается Мазурук. — Ладно, давай чайку. С тобой уж и пошутить нельзя…

Наконец штурман доложил, что мы находимся в районе СП–5. Но связи по–прежнему нет, обнаружить станцию без радиопривода мы не можем.

— Тогда сделаем так, — мирно, допивая чай, говорит Мазурук Аккуратову, — рассчитай «коробочку» вокруг расчетной точки — минут по пять каждая «сторона». Пока мы будем искать, пусть Челышев попробует связаться с Масленниковым, он ведь где–то недалеко здесь сидит. Можем и у него погостить.

— Ясно! Тогда с этим курсом ещё две минуты, —

распорядился Аккуратов.

— Всем смотреть внимательней! — добавляет Мазурук. — Кто первым увидит, тому премия.

— Какая? — интересуюсь я.

— Лишняя чашка кофе! — объявляет Мазурук.

— Ну, за такую премию вряд ли найдем, — выражает сомнение бортмеханик.

— Вы ищите, а там видно будет! — Мазурук уже начинает сердиться, в голосе его появляются командирские нотки — И вообще — прекратить разговорчики!

Лед просматривался хорошо, лишь кое–где мешали пятна тумана. Мы всматривались до рези в глазах, но обнаружить лагерь так и не удалось. Самолет Масленникова тоже не отвечал, как ни старался Алексей Иванович.

Вдруг Мазурук оживился, прильнул к стеклу фонаря кабины. Я со своей стороны не видел ничего, кроме ледяных полей и цепочек торосов. Мазурук повернулся, подозвал Аккуратова:

— Будь добр! Попроси Голованова сюда, появилась одна идейка.

В годы войны Александр Евгеньевич Голованов в звании маршала командовал авиацией дальнего действия. Был он человеком весьма решительным, но — как бы это сказать? — по–интеллигентски стеснительным. После отбытия Бурханова в Москву он фактически возглавлял высокоширотную воздушную экспедицию. Но необходимость руководить прославленным Мазуруком его, по–моему, постоянно смущала. Командовать Александр Евгеньевич не стремился, прекрасно понимая, что на стороне Мазурука огромный полярный опыт. Даже в пилотскую кабину он заходил крайне редко, а в разговоре — словно бы от смущения — то и дело деликатно откашливался, была у него такая привычка.

— Гм-м, слушаю, Илья Павлович!

Мазурук, оживленно жестикулируя, начал что–то говорить ему, показывая на проплывающие 'под нами ледяные поля. Что говорил, мне не слышно было, я расслышал только ответ Голованова, стоявшего ближе ко мне:

— Илья Павлович! Ведь у нас колеса! Тяжелая машина! Без разведки на лыжном Ли–2 никто ещё на дрейфующий лед на Ил–12 не садился!

— Это точно! — теперь Мазурук говорил уже громко, напористо. — Но ведь опыт–то есть! Площадки заранее выбирали, но снежный покров никогда не превышал пятнадцати — двадцати сантиметров. Это и нас устраивает. Безопасность гарантирую!

Голованов задумался на мгновение, а потом решительно

рубанул рукой:

— Ну что ж, согласен! Выполняйте!

Решение Мазурука произвести посадку было, несомненно, целесообразным. Вообще–то, горючего хватало, чтобы дойти на один из береговых аэродромов. Но мы находились совсем неподалеку от станции, а до ближайшего аэродрома три часа лета. Мазурук хотел дождаться связи, отдохнуть и перелететь на СП–5. Решение смелое, но обоснованное. У Мазурука опыт! Но я волновался, как в прошлом году, когда в первый раз садился с Масленниковым на дрейфующий лед. Тогда на лыжах, а теперь на колесах! Да и машина тяжелая!

Льдину Илья Павлович выбрал отличную — больше километра длиной. Только бы не ошибиться с толщиной льда, ведь для колес и веса Ил–12 толщина должна быть не менее девяноста сантиметров. Ладно, Мазурук гарантирует! Зашли на посадку, дым от сброшенной шашки поднимался вертикально вверх — штиль. Льдины коснулись мягко, пробег — как по бетону. Стоим. Я сразу же выскочил на лед с 'буром — снега не более пяти сантиметров. Вот это да! Специально для колесного шасси, как по заказу. Пробурили на глубину до. полутора метров и дальше не стали — хватит с избытком. «Да, — думаю про себя, — молодец командир, выбрал льдину по всем параметрам отличную. Учись, Лебедев!»

Нужно, пожалуй, ещё раз подчеркнуть, что это была первая в истории неподготовленная посадка на дрейфующий лед тяжелого самолета на колесном шасси. Слово «неподготовленная» означает в данном случае — без предварительной посадки лыжного разведчика, как говорится, на свой страх и риск…

Сколько мы отдыхали, не знаю. Разбудил нас голос Челышева: «Подъем! СП–5 на связи! Погода хорошая, нас принимают!»

Через десять минут после взлёта впереди показались черные точки палаток лагеря. Мы сидели рядом, всего в трех десятках километров. Как выяснилось, на станции слышали звук наших моторов. Слышали, как мы их звали. Но лагерь был закрыт туманом, а ответить они не могли, поскольку радиопередатчик вышел из строя.

…Полтора месяца провел я «оправа от Мазурука» — в кресле второго пилота. Помню, как садились мы в сильнейшую пургу в бухте Темпа на острове Котельном. Помню, как взлетали с аэродрома Тикси при боковом ветре двадцать метров в секунду. Помню, как бесконечно долго стояли на старте, выжидая, когда видимость на мгновение улучшится, хотя бы до ста метров…

Мазурук летал расчетливо, хладнокровно. Но тогда, когда

садились мы на колесном Ил–12 на дрейфующий лед, говорил в нем, по–моему, и спортивный азарт — должен же кто–то попробовать первым! Он же очень азартный человек, Илья Павлович Мазурук…

В НЕБЕ АНТАРКТИКИ

Встреча с Ледяным континентом, о которой я так мечтал, в реальности оказалась прозаической. «Обь» уткнулась в ледяной припай километрах в десяти от берега и застыла на ледовых якорях. Через полчаса на вертолёте пожаловали гости — начальник первой советской антарктической экспедиции Михаил Михайлович Сомов и командир авиаотряда Иван Иванович Черевичный. Год назад — в январе 1956 года — была создана первая советская антарктическая станция. Теперь здесь построили уже целый поселок, получивший название Мирный. Вторую антарктическую экспедицию, прибывшую на смену, возглавлял Алексей Федорович Трешникор. Вместе с ним и капитаном «Оби» Иваном Александровичем Маном гости уединились для обсуждения всех предстоящих дел.

Задача стояла непростая — в предельно короткие сроки разгрузить все доставленное, многие тысячи тонн: разборные дома, самолеты, запасы горючего и продуктов. В любой момент ледяной припай могло разломать, кроме того, на подходе были ещё два судна — теплоход «Кооперация» и дизель–электроход «Лена», которым также предстояло разгружаться. Пока начальство совещалось, прибывшие стихийно собрались около вертолёта. Объятия, смех, шутки, не очень–то разнообразные взаимные вопросы:

— Ну, как вы здесь?

— А как вы там?

В центре внимания оказался бортмеханик Василий Мякинкин — общепризнанный остряк, всегда и во всех экспедициях быстро становившийся общим любимцем.

— Поверьте накопленному за год опыту, здесь не соскучитесь, — .балагурил Василий. — Сидячая болезнь геморрой вам не грозит, не надейтесь. А вот рабочую болезнь, грыжу то есть, я вам стопроцентно гарантирую… Главное, запомните формулу — круглое кати, плоское тащи… А квадратное — кантуй!

— Формулу–то сам вывел?

— Сам, сам. С помощью начальства, конечно… Сейчас проверите формулу!

К нашей группе незаметно подошли Сомов, Черевичный, Трешников и Петр Павлович Москаленко, командир авиаотряда второй экспедиции,

— Все травишь!

— А как же, нужно же передавать опыт первопроходцев.

— Ну, молодец! А теперь запускай свою технику, — Черевичный выдержал паузу, — первопроходец!

Трешников улетел с Черевичным и Сомовым. А Москаленко по дороге на судно посвятил нас в результаты переговоров «в верхах». Решение было предельно ясное: все на разгрузку! Полеты наш отряд начнет, когда уйдет «Обь».

Через час мы уже постигали в деле мудрость «формулы Мякинкина». В основном пришлось катать «круглое» — двухсоткилограммовые бочки с горючим. Впрочем, и кантовать их тоже пришлось — бочки надо было расставить на приготовленные стеллажи из досок.

Трудились мы в две смены — по двенадцать часов в сутки. А отряд Черевичного, к нашей зависти, продолжал полеты. Когда же мы? Так хочется посмотреть Антарктиду с высоты…

«Обь», разгрузившись на припай, уже ушла встречать «Кооперацию». А мы все ещё катали. Страшно подумать, на «Кооперации», на «Лене» тоже немало грузов. Да будет ли этому конец? Ставя очередную бочку «на попа», я предавался мрачным размышлениям и не заметил, как подошел Москаленко.

— Лебедев! Иди переоденься и быстро к Черевичному на Ил–12. Он собирается на ледовую разведку в море Дейвиса. Ознакомишься с обстановкой да заодно и самолет примешь, как говорится, из рук в руки. Тебе на нем летать!

Тот первый свой полет в Антарктике я никогда не забуду. Картину, открывшуюся передо мной, не назовешь иначе как величественной. В море Дейвиса дрейфовали сотни и тысячи гигантских, многокилометровых айсбергов, настоящих плавающих гор.

— Здесь на малой высоте не пойдешь, как в Арктике, — делился опытом Черевичный. — Говорят, у этих горушек девять десятых под водой. Но и вверх они торчат метров на пятьдесят, а то и на сто. Обрати внимание — видимость сейчас хорошая, более десяти километров, а высота облачности всего сто пятьдесят метров. И облачность сплошная — над морем почти всегда. Вот и решай, как витязь на распутье: выше пойдешь — в облака зайдёшь, а ниже — того и гляди, за айсберг зацепишься.

Мы летели на высоте сто метров, все дальше уходя от берега. Крупные айсберги остались позади, под нами проплывали обыкновенные поля ровного морского льда. Сплоченность их не превышала двух–трех баллов, о чем мы и сообщили на «Обь». Без ледовой разведки наш флагман уклонился на восток и попал в девятибалльный лед. До «Кооперации», по их данным, было около пятисот километров. При подходе снова появилось множество гигантских айсбергов, разглядеть среди них «Кооперацию»

оказалось непросто. Радиокомпас показывал, что судно где–то рядом. Но где?

— Вижу! Вон оно, справа! — громко оповестил Черевичный, показывая пальцем.

Мы почувствовали какое–то разочарование — по сравнению с гигантскими ледяными горами «Кооперация» явно «не смотрелась». Создавалось впечатление, что это не судно, а осколок айсберга, даже осколок осколка! Заметить его действительно трудно — белое суденышко среди белых льдов.

Черевичный снизился, прошел над «Кооперацией».

Наверное, все население теплохода высыпало на палубу. Там и наши товарищи — летчики. Сделав три круга над судном, послали приветственную телеграмму и посоветовали капитану изменить курс — круче забрать на Мирный. После этого пошли к горе Гаусса — то ли потухшему, то ли «спящему» вулкану. Но на меня он впечатления не произвел — похож на обыкновенный террикон в Донбассе.

В течение всего полета (а он продолжался шесть часов) я внимательно присматривался и прислушивался к работе моторов и другого оборудования, ведь на этом самолете мне придется летать…

На посадку заходили с запада. За время нашего отсутствия на взлётно–посадочной полосе появились промоины — Антарктида Антарктидой, но все же лето, и солнце пригревает. Поэтому на пробеге слегка подбрасывало. Конечно, это не бетонная полоса аэропорта Внуково!

Когда зарулили на стоянку, Черевичный пожал мне руку. Это был его последний, а мой первый полет в небе Антарктики. Запомнился день — 9 января 1957 года.

Уже назавтра мы начали принимать дела у отряда Черевичного, а также почти ежедневно летать на ледовую разведку и аэрофотосъёмку. «Кооперация» уже разгружалась, на подходе было и третье судно — дизель–электроход «Лена». И вскоре нашей главной задачей стала. перевозка грузов на вновь создаваемые станции: Пионерскую, Комсомольскую и Оазис (оазис Бангера).

Когда разгрузка судов уже заканчивалась, в кают–компании зашел неожиданный разговор — о воде. Дело в том, что теплоход «Кооперация» строился ещё в двадцатых годах. Судно отличалось изысканной комфортабельностью, но не имело, к сожалению, опреснительных установок, которыми оборудуются современные суда. Впрочем, и нужды в опреснительных установках раньше не возникало, поскольку плавания «Кооперации» были обычно сравнительно недолгими и запасов пресной воды вполне хватало.

Однако теперь вопрос этот стал чрезвычайно острым. Воды — только для приготовления. пищи на обратном пути, и то при условии строжайшей экономии.

Капитан теплохода Янцелевич за ужином рассказал о своих подсчетах, но лишней воды, конечно, не было ни на «Оби», ни на «Лене», И тут я вспомнил, что во время ледовой разведки нам встретился небольшой айсберг с целым озером талой воды. Янцелевич ухватился за идею: «Разыщи нам этот айсберг!» Поддержал его и Сомов.

На следующий день, вылетев на очередную съемку, мы вначале пошли в море. Выполнить задание оказалось не так–то просто. Айсбергов сотни, и разыскать среди них единственный нужный. было трудно, конечно. Я то и дело поглядывал на нашего штурмана Попова:

— Где же наш–то, Женя?

— Не торопись, командир, найдем. Возьми ещё пять градусов вправо.

Я уже ругал себя, что вчера так неосмотрительно «расхвастался». Легче, оказывается, случайно наткнуться, чем потом найти.

— Не волнуйся, командир, разыщем. Не мог же он растаять, — успокаивал меня Попов. Но в голосе его сквозили нотки сомнения.

Мы напряженно всматривались в лежащую под нами гладь моря Дейвиса. Даже с высоты тысячи метров айсберги покоряли своим величием, хотя поверхности их выглядели весьма прозаично — словно рифленые подошвы калош.

— Смотри, командир! Вон, правее того айсберга, кажется, и наш «осколочек» плавает.

Я взял курс на указанный Поповым маленький айсберг.

— Точно, Женя, вроде бы он. Только озеро что–то маленькое. Вчера, мне кажется, воды в нем побольше было. Как ты думаешь?

— Да нет, столько же!

— Боюсь, им не хватит.

— Хватит, хватит. И ещё останется!

Снизившись до высоты пятьдесят метров, я сделал круг над «нашим» айсбергом. Длина его — около километра, и на всхолмлённой поверхности хорошо просматривалось небольшое озеро пресной воды.

Передав на «Кооперацию» уточненные координаты, мы ушли на съемку, но, завершив работу, вновь подвернули к айсбергу. Времени прошло достаточно, и, по нашим расчетам, Янцелевич уже должен был начать бункероваться. А меня беспокоила мысль: хватит ли воды в озере и не придется ли краснеть перед

капитаном?

Теплоход действительно уже заправлялся. Мы снизились, прошли над ним, сфотографировали. С носа теплохода к озеру тянулись две «нитки» шлангов. Несколько человек стояли на айсберге и махали руками — воды в озере, кажется, даже не убавилось.

Вернувшись в Мирный, Янцелевич сообщил, что они залили все свободные ёмкости, и поблагодарил наш экипаж. Было приятно сознавать, что участники экспедиции, возвращающиеся домой, будут теперь купаться в пресной воде без всяких ограничений. Пятого февраля меня вызвал Москаленко — Завтра, Лебедев, полетите на Ил–12 до австралийской станции Моусон. Это на запад от Мирного, около тысячи километров. С вами полетят научные сотрудники во главе с Андреем Капицей, капитан «Лены» Ветров и Мазурук Илья Павлович сейчас на «Лене» — командир летного отряда морской экспедиции. Второго пилота у тебя не будет; людей не хватает. Ну а если что, подменит Мазурук?

Так мы встретились с Ильёй Павловичем по ту сторону шарика.

На следующий день погода была хорошая верхняя облачность — семь баллов, видимость — более десяти километров. А прогноз на ближайшие три дня отличный. Взлетели, набрали высоту тысяча метров. Нашей задачей было обследование берега западного шельфового ледника, картирование его границ. Но вскоре после взлёта в пилотскую кабину вошёл капитан «Лены».

— Илья Павлович, желательно по пути посмотреть, где нам лучше выгрузить авиационную технику.

Мазурук, сидевший в кресле второго пилота, засмеялся.

— Нет, Александр Иванович, не ко мне обращайтесь Время идет, власть меняется. В Арктике я был командиром, в Антарктике — он. Давай, Саша, уважим капитана, — повернулся ко мне Мазурук.

Я тоже не мог не рассмеяться — сам Мазурук вторым у меня.

— Техника в наших руках, Илья Павлович. Уважим!

Мы уклонились немного на север. Географ Андрей Капица и аэрометеоролог Оскар Кричак о чем то оживленно беседовали в пассажирском салоне, а гидролог Павел Афанасьевич Гордиенко, он же внештатный корреспондент Всесоюзного радио, наносил прибрежную ледовую обстановку на карту.

— Александр Иванович, вот, по–моему, чудесный аэродром, — показал Мазурук.

— Точно, Илья Павлович, и для «Лены» здесь хороший причал. По высоте ледяного барьера можно судить, что и глубины

около него достаточные.

Штурман отметил «причал» на карте, и мы продолжали лететь по прежнему курсу. После горы Гаусса панорама берега под нами постепенно стала меняться. Начался свободный ото льда берег с заливами и песчаными пляжами, на которых грелись морские хозяева Антарктиды. Мы подлетали уже к австралийской станции Дейвис.

— Как там связь, Алексей Иванович? — обратился я к нашему бортрадисту.

— Мирный на связи, следит все время. Погода прежняя, хорошая.

— А Моусон Дейвис?

— Молчат. Видно, не слушают. Не получили, наверное, нашу заявку на ведение радиосвязи.

— Все ясно, обойдем Дейвис мористее, надо соблюдать международное право.

За Дейвисом опять начался ледяной берег. Потом показалась большая подковообразная бухта, берега которой были сложены темно–коричневыми гранитами. А к западу от нее опять потянулись обрывистые ледяные берега.

Со станцией Моусон связи по–прежнему не было, и мы обошли её. Но уже на обратном пути Моусон все–таки вышел на связь.

— Что они сообщают?

— Сожалеют, что поздно с нами связались, что мы не сели у них. Предлагают посетить станцию Дейвис.

— Поблагодари за предложение и скажи, что если позволит посадочная площадка, то непременно сядем.

Над Дейвисом мы сделали два круга, кинооператор Ешурин заснял все, что его интересовало Но аэродром станции показался нам коротковатым для нашего Ил–12, и от посадки мы воздержались. Сделали только несколько галсов с ледовой разведкой в окрестностях станции. С последнего галса вышли на остров Дригальского и в первый раз в Антарктиде попали в переохлажденный дождь. Ветровые стекла быстро покрылись ледяной коркой, пришлось пускать спирт на стекла Так, в дожде, и произвели посадку в Мирном..

Полет наш был по тем временам событием, поскольку мы осмотрели часть ещё не закартированного побережья шестого материка. Через несколько дней Всесоюзное радио сочло нужным передать специальное сообщение:

«…Шестого февраля в Антарктиде был выполнен дальний полет по направлению от Мирного до австралийской станции Моусон и обратно в Мирный с ледовой разведкой в море Дейвиса

Полет длился 10 часов 35 минут. Метеоусловия от простых до сложных. Через час после посадки началась сильная пурга, длившаяся трое суток вопреки положительному прогнозу. Но в Антарктиде все неожиданно. Самолет вёл известный полярный летчик…»

У меня замерло сердце от волнения. Вот сейчас на весь мир прозвучит моя фамилия — Лебедев… Но голос диктора оставался бесстрастным:

«…известный полярный летчик Илья Павлович Мазурук (!?)»

Что ж, для корреспондента, видимо, было достаточно самого присутствия Мазурука на борту самолета — ясно, что командиром мог быть только он, и никто другой!

ЗАГАДКИ ЛЕДЯНОГО КОНТИНЕНТА

В Мирном летчики поселились на улице Ленина, дом7. Обычно после очередного трудового дня все вместе собирались в уютной кухне–бойлерной — Владимир Мальков, Борис Миньков, Михаил Стекольщиков, Михаил Долматов, Яша Дмитриев… За чашкой кофе делились опытом, каждый из нас рассказывал о тех интересных случаях, которые с ним произошли. Много необычного было для нас в Антарктиде, много непонятного.

— Набрал я шесть тысяч метров сразу над Мирным, — начал в тот день Яша Дмитриев. — Между прочим, хорошая штука — турбокомпрессор: обыкновенный мотор делает высотным… Так вот, летаем над Мирным за облаками, метеорологи зондируют атмосферу. На показания радиокомпаса я внимания почти не обращал: погода на земле тихая, нижняя кромка облачности около 500 морив — причин для беспокойства нет…

На заданной высоте сделали пятнадцатиминугную площадку — аккуратно выдержали высоту. Руководитель метеорологов Оскар Кричак дал команду на посадку. Ладно, работу закончили. Штурман мой, Паша Старков, уточнил настройку радиокомпаса, можно выходить на привод. Магнитный курс показывал, что мы вдоль берега моря идем на Мирный, но… Идем пять минут — Мирного нет, проходит десять минут — все то же. Стрелка радиокомпаса стоит уверенно, значит, Мирный впереди. Ладно, летим ещё пять минут — стрелка радиокомпаса по–прежнему на нуле градусов. Что за чудеса? Старков проверяет радиокомпас, отводит стрелку вручную. Нет, все в норме, стрелка сразу же возвращается на ноль градусов «Давай, Яша, развернемся на сто восемьдесят градусов, — предлагает штурман, — может, что с антенной?»

Ясно было, что радиокомпас работает нормально, но все же разворачиваемся, идем в обратную сторону. Стрелка, как и положено, показывает сто восемьдесят градусов. Все правильно, значит. Правильно, но не понятно.

Разворачиваюсь снова на Мирный. Что делать? Снижаться под облака? А если нас отнесло ветром? Нет, пока горючее есть, рисковать не стоит. Будем снижаться по всем законам, только над приводом.

Радист Пивоваров сообщает, что в Мирном погода та же, что и была при нашем вылете Мирный спрашивает, когда будем. Ну, что тут ответишь? «Передай, — говорю, — скоро будем…»

К счастью, появились разрывы в облачности. Это уже хорошо. На правом пилотском сиденье у меня бортмеханик Анатолий

Межевых. Вторых пилотов, как вы знаете, не хватало. Вот Анатолий–то и углядел «Командир, — сообщает, — а справа–то что–то черное над облаками, словно плавник акулы». Тут штурман сразу вскинулся, прильнул к форточке: «Так это ж гора Гаусса! Другой быть не может! Вот это отнесло, вот это ветерок! Командир, давай, снижайся до верхней кромки облачности — выйдем под нее в одно из «окон»!»

Нижняя кромка была на высоте около трехсот метров. Нырнули под нее и визуально вдоль берега добрались через час до дома. Зря, выходит, мы на радиокомпас грешили. Он все правильно показывал, но только встречным ветром нас относило хвостом назад. И отнесло до Гаусса, на сто восемьдесят километров! Кричак по дороге рассказал, что такие сильные ветры называются струйными течениями. Но в средних широтах их, наверное, никогда и не наблюдали на такой небольшой высоте…

— Хорошо бы по службе попасть в такую «струю», — сострил кто–то.

— Да-а, неплохо…

— Слушай, Лебедев, — обратился ко мне Миша Стекольщиков, — говорят, ты в Оазисе начал взлетать в одну сторону, а взлетел в другую. Расскажи, не зажимай!

— Это точно, было дело! Только с чего начать?

— С начала, Саша, с начала! Давай все по порядку!

— Вас понял. Так вот, значит, закончили мы съемку, снижаюсь над Оазисом. Видимость — «миллион на миллион», вдали, на юге, горы Амундсена. С трех тысяч до тысячи метров было тихо, мы спокойно созерцали окрестности. Ниже начало побалтывать, а при заходе на посадку уже болтало так, что я было и садиться–то раздумал. Но бензина в обрез, да и самолет на колесах — кроме Оазиса да Мирного, нигде не сядешь. Ладно, сел. Пока бочки с бензином подкатывали, я «коменданта» колбасой кормил — чайка там есть, на Оазисе, всегда меня ждёт и колбасу прямо из рук берет…

— Ну, уж это ты «гнёшь», Саша! — усомнился Мальков. — Чтобы прямо из рук?

— А ты что думаешь, только одна Бугримова может львов кормить?

— Ладно, давай трави дальше. Мы после слетаем, сами посмотрим, — перебил наш диалог Борис Миньков.

— Да, отвлеклись немного, слушайте дальше. Только она, чайка, значит, последний кусок колбасы схватила, как её тут же ветром сдуло. И меня чуть с ней не унесло! Порыв ветра метров до двадцати в секунду! И началось: то с одной стороны, то с

другой. Потом опять стало тихо. Ну, думаю, надо взлетать! А на взлёте, в середине разбега, дунуло так, что самолет влево развернуло. Пришлось почти полностью убрать газ правому мотору. Вот тут–то я и взлетел «не в т. у сторону», градусов на сорок пять левее, благо «аэродром» позволяет… После отрыва стало так швырять, что даже показания скорости на приборе колебались от ста сорока до двухсот пятидесяти километров в час. А вертикальные броски — до восьми метров в секунду. Желание было одно — как можно скорее выйти из этой трясучей зоны… Потом прошли всего десять — пятнадцать километров в сторону Мирного, и стало тихо. Но я не решался включить автопилот до самого острова Дейвида…

— Внешних признаков никаких не заметил? — поинтересовался Стекольщиков.

— Нет, Миша, кругом было ясно, если не считать яйцевидного облака над Оазисом на высоте тысяча метров — здесь и начало болтать…

— Вот тебе и «яичко», — заметил Миньков, прихлебывая кофе. — Да, чудес и загадок в Антарктиде много! Помните, как два дня назад Слава Ерохов приземлялся в Мирном на своем Ан–2, словно на воздушном шаре? Со стороны смотреть — красиво садился. А каково тебе было, Слава?

— Отвратительно себя чувствовал! — отозвался Ерохов.

— А поподробнее…

— Можно и поподробнее. Когда вылетали из Мирного, погода была хорошая. Летели на западный шельфовый ледник, ко Второму Нунатаку — знаете, наверное, изо льда такая серповидная скала выступает. Там два астронома уже десять дней из–за пурги сидели. И радиосвязи у них не было… Ну, нашел их, сел, забрал людей, собаку и вылетел обратно. Все шло хорошо. Приближалась ночь, но она, конечно, не была помехой… И тут перед самым Мирным подул такой встречный ветер, что наш «корабль» словно встал на якорь. Добавил газку. Мирный уже показался, а приближаемся к нему еле–еле. Ещё добавил. Мотор прямо надрывается, а толку мало. Едва ползем. Ну, думаю, если ветер ещё чуть–чуть усилится, то придется лететь «задним ходом». Нет, все–таки доползли. Сел с ходу, по–вертолётному, поперек взлётной полосы. Но это, оказывается, ещё полдела. Чувствую, что, если выключу мотор, просто сдует в море. Спасибо Мише Кулешову — подцепил своим трактором наш «лайнер»… А я пришел в себя уже за ужином, после второго стакана чаю…

На какое–то время в нашей бойлерной наступила тишина. Булькал кипяток в титане, пахло свежесваренным кофе — тепло, уютно… Тишину нарушил Владимир Васильевич Мальков:

— Мне, братцы, досталась такая загадка, что я трое суток её разгадывал. На Комсомольской дело было. Вы знаете — новую станцию открыли, а дизельное топливо ещё не завезли полностью. Вот мы и вылетели с бочками четырьмя экипажами: Москаленко, Миньков, Дмитриев и я. Вы меня знаете — на Ли–2 с лыжным шасси облетел всю Арктику, так что на Комсомольской ничего нового для себя не ждал. Да и никто из нас не ждал, может Яша только…

Мальков посмотрел на Дмитриева, отхлебнул кофе и, выдержав паузу, продолжал:

— Взлетел я первым, сделал традиционный круг, набрал шестьсот метров высоты и пошел курсом на Пионерскую. Ледник постепенно повышается, но я постоянно сохраняю двести метров высоты… Километрах в тридцати — сорока от Мирного заметил большую трещину на поверхности ледника. Накануне, когда возвращался с Пионерской, её не было, точно помню. Поговорил со штурманом — он вчера её тоже не видел. А на подходе к Мирному как раз тягач Кулешова должен быть. Как вспомнил это, прямо мороз по коже — ведь разлом–то у них на пути! Буквально через минуту полета мы тягач заметили. Не заменить трудно — шлейф черного дыма от работы дизеля. Делаю круг над тягачом, вижу — остановились. Сам Кулешов из кабины выскочил, ручкой машет — не чувствует, конечно, опасности. Штурман приготовил быстро вымпел, вложил записку с рекомендацией пути следования. Видим, прочитали они, отвернули на запад. Ну, и мы успокоились… Пионерскую прошли точно и на Комсомольскую точно вышли — штурман молодцом сработал. Л на Комсомольской уже обжились люди — стоят тягачи, домики на полозьях. Один из тягачей дымит, и дым идет точно вверх — значит, полный штиль, ветра нет. Следы от санного поезда глубокие, сверху хорошо просматриваются. Выбрал я направление для захода вдоль крайнего следа и, ничего не подозревая, пошел на посадку… А на пробеге — сильнейшее торможение. Подумал даже, что лыжи задрал, но тут же вспомнил, что они целиком металлические. Значит, не в этом дело… Рулил к ближайшему тягачу почти на взлётной мощности моторов. Впечатление такое, что скребем по наждаку. Остановился, а потом все же решил сделать круг, чтобы встать на собственный след для облегчения взлёта. Решить–то решил, но не тут–то было. Моторы на взлётной мощности, а самолет стоит как вкопанный. Двигатели нагрелись предельно, несмотря на пятидесятиградусный мороз! Потом, когда остальные сели, мы все известные способы испробовали, чтобы стронуться с места. Но только Дмитриев сумел — стронулся и взлетел. Расскажи теперь, Яша, чем ты лыжи

«смазал»? Или они у тебя какой особой конструкции?

— Секрета здесь нет, — отозвался Дмитриев. — При морозах под пятьдесят и в Арктике так бывает — снег как песок. Наверное, структура его меняется. Предвидеть это я не предвидел, иначе бы вам сказал. Но на взлёте, как и вы, почувствовал. Использовал ручное управление турбокомпрессором на полную катушку, как говорится…

— С наддувом, значит? — не вытерпел Мальков.

— Да, тысяча пятьдесят миллиметров ртутного столба.

— А по инструкции, Яша, допустимо всего девятьсот!

— Дорогой Владимир Васильевич! Мы здесь первые. Инструкции, как летать в условиях Антарктиды, будем писать в Москве. С учетом накопленного опыта!

— Да, ты прав, пожалуй, но… Обстановка в бойлерной начинала накаляться, и я решил её разрядить:

— Расскажи лучше, как вы все–таки взлетели с Комсомольской?

— Ну как? Москаленко предложил — сделаем ледяную площадку. Смочили паклю мазутом, подожгли и оплавили поверхность снега. Получилась ледяная площадка десять на десять метров. На площадку тягачами выволокли самолеты. Вот и взлетели Москаленко и Миньков. А у нас радиатор правого мотора потек, пришлось трое суток ждать, когда Яша новый привез… Вот тут, братцы, мы и поняли, что такое Комсомольская. Любые физические нагрузки — тяжелейший труд! Ведь высота там три тысячи пятьсот метров! Даже в спокойном состоянии организм постоянно ощущает недостаток кислорода. Видно, отверстия в носу маловаты! Не успевают легкие наполниться воздухом

А ртом дышать нельзя! Сожжешь легкие пятидесятиградусным морозом! В общем, тяжело там Голова как в тисках, пульс — сто пятьдесят — сто шестьдесят ударов в минуту Даже такой крепыш, как Долматов, и тот еле двигался. Прав, наверное, Дмитриев Поддув нужен! Кроме всего прочего и кислорода моторам не хватает

— Товарищи, а на моем самолете радиовысотомер что–то непонятное показывает.

Это Миша Стекольщиков решил наконец поделиться своими бедами

— В каком смысле непонятное? — заинтересовался Мальков.

— Да в том смысле, что в Мирном он одно показывает, а на Пионерской — другое. Вот вчера зарулил там на стоянку. А радиовысотомер вместо ноля показывает около шестидесяти метров. Как понимать? Ладно, думаю, погода пока хорошая, да и

полеты интенсивные, поработаю пока так. Но все же сказал бортмеханику, чтобы в Мирном специалисты проверили. А в Мирном и проверять нечего — прибор на стоянке показывает ноль высоты. Что за чудеса? Думал, мне показалось. Загрузился бочками с соляркой, и опять на Пионерскую. После посадки, ещё на рулении, слежу за показаниями радиовысотомера. Он уверенно, без всяких колебаний показывает, что мы находимся… на высоте шестьдесят метров! Потом опять проверил в Мирном: по прибору высота — ноль. Так что дело не в приборе, он исправен.

— Это точно, и у меня такая же картина, — подтвердил Мальков. — На Пионерской и Комсомольской радиовысотомер показывает пятьдесят — семьдесят метров Чертовщина какая–то!

— И у нас тоже, и у меня, — раздались голоса других летчиков.

— А чего ж вы молчали раньше? — возмутился Миша

— А того же, чего и ты! Погода хорошая, да и барометрические высотомеры работают хорошо.

— Ну а в чем же дело все же?

— Наверное, так, — пытается объяснить Долматов. — В Мирном наши самолеты стоят на плотном чистом льду, а на Пионерской и Комсомольской плотность снежного покрова недостаточная, видно. Сигналы радиовысотомеров отражаются от глубинных, более плотных слоев ледникового купола. Конечно, это только соображения, ну а точнее объяснят, надеюсь, специалисты–гляциологи.

— А для нас — мораль! — сделал выводы Миньков. — При дальнейших полетах эти ошибки радиовысотомеров необходимо учитывать, пригодится в плохую погоду. Вовремя Стекольщиков обратил внимание на это! Мелочь вроде бы, а может стать причиной катастрофы Так что и я хочу поделиться своими наблюдениями. Тоже мелочь, но все–таки… Летал я, как вы знаете, на самолете первой экспедиции, который ещё в прошлом году привезли. Так вот, чувствую — не то что–то. И бежит на взлёте долго, и какой–то тяжелый в управлении. Думал вначале, что мне все это кажется, но потом секрет раскрылся. В Мирном, как вы знаете, было несколько дней теплой погоды. И вот тогда–то из самолета неожиданно… потекла вода. Оказывается, пока он зимовал, в крылья набилось предостаточно снега, и теперь она потекла изо всех щелей. Значит, не зря мне казалось. Весь этот снег, скопившийся за долгую антарктическую зиму, я возил в крыльях как контрабандный груз!

— После предстоящей зимы придется делать «парную баню» всем самолетам, — заключил главный инженер летного отряда

Федор Васильевич Пименов.

Тут же в беседу вступили вспомогательные технические силы летного отряда.

— Между прочим, Арсентьич, забыл тебе сказать:

Федор Васильевич пристыдил меня, а это и тебя касается, — обратился ко мне бортмеханик Сергей Фрутецкий.

— За что же он тебя пристыдил?

— За то, что ты заставил меня регулировать тросы управления.

— Разве я ошибся? В чем я не прав, Федор Васильевич?

— Ты прав, Саша, в том, что вы с Фрутецким констатировали факт ослабления тросов на высоте. А не прав потому, что не проанализировали причину этого явления.

— Анализировать и в голову не приходило — все ясно, казалось. Я дал попробовать рули Фрутецкому, они болтались. Почему, спрашивается? Мы пришли к одному выводу: самолет только что собрали после выгрузки с корабля и, вероятно, неправильно отрегулировали натяжение тросов. Поэтому я и попросил Сергея по прилете в Мирный проверить регулировку.

— Только ты не обратил внимания, что в Мирном при заходе на посадку рули уже не болтались.

— Да-а, пожалуй. Сейчас вспоминаю — пожалуй, вы правы

— Так вот, товарищи летчики, ларчик открывается просто, — поясняет Пименов. — Дело в том, что в Антарктиде резкий перепад температуры воздуха по высотам. Вот сейчас в Мирном минус десять Л на Комсомольской?

— Минус пятьдесят по Цельсию, — проинформировал Дмитриев.

— Вот видите, а по законам метеорологии такая Низкая температура наблюдается только на высотах более десяти километров. В Антарктиде за счет влияния огромного ледника мы имеем такую температуру на высоте три с половиной километра. Сейчас, если вы полетите на Комсомольскую, перепад температур составит сорок градусов, а может быть и ещё больше. Дюраль фюзеляжа и сталь тросов имеют разный коэффициент температурного расширения, это вам не надо. Объяснять. При полете с Комсомольской фюзеляж «укоротится» и тросы окажутся слишком длинными. Летая в Арктике на Ли–2 на высотах полтора — два километра, вы не могли наблюдать этого явления. Ведь по законам метеорологии температура понижается всего. На шесть с половиной градусов на каждую тысячу метров высоты. В тех условиях эффект «удлинения тросов» был незаметен.

Федор Васильевич объяснил очередную «загадку» вполне понятно; все даже примолкли пристыженно — ведь так просто.

Затянувшееся молчание прервал Миньков, обратившись к нашему вертолётчику Колошенко:

— Скажи слово, Василий Петрович! У тебя–то все как в Арктике?

— Да нет, — смутился Василий — Я помалкиваю, потому что, боюсь, смеяться будете.

— Давай смелей, где нужно, там и посмеемся, — заверил Миньков.

И Колошенко начал свой рассказ:

— Работал с геологами в районе Оазиса. Все как всегда, все нормально. Летели над ровным ледяным плато километрах в пятидесяти от Оазиса. И вдруг какие–то резкие вздрагивания, словно бы зуд в ручке управления. На правом сиденье у меня бортмеханик Лещенко. Смотрю на него — сидит спокойно, хотя и побледнел почему–то. В это время машину стало как–то странно подбрасывать. Глянул я на прибор скорости и обомлел: двести тридцать километров в час. А у нашего Ми–4 ограничение по скорости — сто восемьдесят. Смотрю вперёд и ничего вообще понять не могу, куда мы летим? Открываю осторожно свою дверь и не верю глазам… С большой скоростью летим задним ходом! Вот тут–то я начал соображать, что у меня, наверное, не все дома. Смотрю на Лещенко — сидит бледный, но не проявляет никакого беспокойства. Ну, думаю, галлюцинации у меня. Что делать? Решил все же верить прибору, тяну осторожно ручку управления на себя, чтобы уменьшить скорость. А куда её, спрашивается, уменьшать, если и так летим назад? Ладно, стрелка пошла влево, теперь законные сто восемьдесят показывает. А летим, если верить главам, по–прежнему назад. Бред какой–то, действительно галлюцинации. Я продолжаю тянуть ручку, скорость уменьшается: сто пятьдесят, сто, сорок. Смотрю в дверь — движение назад. Прекратилось. Ничего не понимаю! Завис на месте! Смотрю на Лещенко — бледный и спокойный. Давай, говорю, сядем. Он только кивнул молча в знак согласия. Сели. Выключили двигатель. Молчим Лопасти винта прекратили вращаться. Выходим. К моему удивлению, вокруг тишина, полный штиль Ничего не понимаю! Отошли в сторонку, чтобы геологи не слышали нашей беседы — они тоже из вертолёта вылезают. «Чего сели?» — спрашивает кто–то «Так, отдохнем малость Перекурим», — отвечаю «Вам виднее. Перекур так перекур»

Спросил я у Лещенко, что он заметил, что почувствовал во время полета. Он свои ощущения коротко выразил — думал, сейчас разобьемся или вертолёт на составные части развалится.

Осмотрели мы нашу «стрекозу» — все в порядке. Набрались храбрости и перелетели в Оазис.

А за обедом ученые у нас выпытали все подробности, даже свое объяснение дали — горизонтальный смерч. Я такого никогда не слыхал, но может и бывает. Ведь Оазис — это скальный выход среди льдов. От солнца они нагреваются, температура в районе Оазиса положительная, а в горах на юге — минусовая. Вот за счет резкого перепада температуры и возник, но словам метеорологов, некий горизонтальный смерч. Кратковременный, на несколько минут, но скорость его, если учесть, что нас задом волокло, достигала шестидесяти метров в секунду…

— Да-а… Успевай разгадывать, что ни день, то новость! — Миньков судя по всему хотел перехватить нить разговора, но Колощенко, оказывается, ещё не кончил.

— А другой непонятный случай был у нас на Ли–2, когда я летал вторым у Мищи Стекольщикова…

— Ну, об этом, Вася, я и сам расскажу, — перебил его Михаил. — Случай в общем–то аналогичный, попали в непонятную зону турбулентности. А было так, Заканчивали фотосъемку берега ледника Шеклтона, летели на высоте тысяча метров. Я уже посматривал на штурмана, ожидая его команды закончить маршрут, но он на моих глазах вдруг неожиданно отделился от пола кабины, подняв как–то странно руки вверх. В тот же момент и я почувствовал, что отделяюсь от сиденья. Удержали только привязные ремни. Инстинктивно схватился за штурвал и непроизвольно потянул на себя, пересиливая автопилот. Скорость сразу уменьшилась, а я через мгновение уже плотно сидел на сиденье. Но стрелка высотомера быстро вращалась — самолет не снижался, а падал плашмя. Всего через несколько секунд высотомер уже показывал триста метров. Выключив автопилот, мы с Колошенко вдвоём стремились удержать самолет в горизонтальном положении. Мысль была одна: через сколько секунд мы шлепнемся об этот ледник Шеклтона. Но на высоте около ста метров самолет словно уперся в упругую подушку. Перегрузка была такая, что я достал подбородком штурвал. Казалось, даже концы крыльев загнулись к верху. Тут, «на подушке», мы с Колошенко отдышались малость и потихонечку, не набирая высоты, добрались до Мирного…

— Пришлось произвести тщательный осмотр самолета, — вставил Федор Васильевич. — Подтянули стыковки агрегатов планера, кое–где пришлось подварить… Но в общем самолет оказался прочным, побывав в такой передряге.

— Повезло Колошенко, — засмеялся Борис Миньков, — любые смерчи на выбор: и горизонтальный, и вертикальный. Целый склад загадок и открытий.

Хватит и летчикам, и ученым разгадывать! Антарктида!

…Остается добавить, пожалуй, что многое из рассказанного в бойлерной стало впоследствии параграфами наставлений и руководств гражданской авиации…

ИСПЫТАНО ДЛЯ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ

В Мирном, в нашей уютной бойлерной, мы не раз мечтали о самолете будущего. Нет, не подумайте — не о космических кораблях, не о сверхзвуковых лайнерах. Мы мечтали о надежном самолете для полярной авиации.

— Во–первых, у него должно быть сменное лыжное шасси, — начинал загибать пальцы Петр Павлович Москаленко — Во–вторых, необходимы стартовые ускорители. Ведь как мы на куполе мучаемся — не хватает мощности для взлёта, и все тут…

Разговор сразу же становился общим:

— Погоди, погоди об ускорителях. Сначала наши «микрометры» в музей нужно сдать. Стыд–позор — кувалдой по лыжам колотим!

Упоминание о «микрометрах» всегда вызывало особое оживление среди бортмехаников. Дело в том, что наши Ли–2 были оборудованы лыжными шасси. Но назвать эту систему совершенной язык не поворачивался. Прежде всего, большое неудобство создавало отсутствие тормозов — на посадке самолет на лыжах мог остановиться, только исчерпав инерцию. А сдвинуть самолет удавалось зачастую лишь с помощью трактора, ведь на стоянках лыжи примерзали к снегу.

Тогда, в Антарктиде, я не думал, конечно, что несколько лет спустя мне самому придется испытывать многое из того, о чем мы мечтали. К тому времени я перешел работать в ГосНИИГА (Государственный научно–исследовательский институт гражданской авиации) Испытывал реактивные самолеты, которые только начинали поступать, оформлял многочисленные документы — летчикам тоже приходится заниматься канцелярской работой А о наших разговорах в бойлерной и не вспоминал. Выэов к руководству был для меня неожиданным.

Александр Евгеньевич Голованов был в это время заместителем начальника по летным испытаниям ГосНИИГА. Меня он знал по высокоширотной экспедиции, так что новое назначение я получил, можно считать, «по блату».

— Появилась для тебя работенка, Лебедев. К-хм! — Александр Евгеньевич по привычке то и дело откашливался в разговоре. — Так вот, ты опытный полярный летчик К-хм! А работенка связана с Севером.

— Всегда готов, Александр Евгеньевич!

— Так вот, Управление полярной авиации предъявило нам для испытаний Ил–14.

— Чего ж они изобрели?

— Изобрели то, чего самолету не хватало К хм. Лыжное шасси, пороховой ускоритель, устройство аварийного слива топлива. Тебе не нужно объяснять — в Арктике, в Антарктиде давно все это ждут.

— Значит, опять в Антарктиду? — не сдержал я радости.

— Нет, — улыбнулся Голованов, — испытания будете проводить в Арктике А частично в Москве Ясно?

— Задача ясна. Разрешите приступать к организации?

— Да, конечно Экипаж и ведущий инженер — от нашего института, у ведущего инженера Смолина познакомитесь с программой испытаний. А от КБ полярной авиации будут инженеры–разработчики во главе с главным конструктором Леонидом Алексеевичем Хохловым. Ясно?

Было начало марта, но весна в том году выдалась поздняя. В аэропорту Шереметьево на обочинах бетонных взлётно–посадочных полос лежало ещё до сорока сантиметров снега. Посоветовавшись с экипажем, я принял решение прямо в Шереметьеве переобуться на лыжи и взлетать с обочины Однако уже на рулежке понял, что с лыжами что–то ре так Приходилось давать моторам почти номинальный режим, но все равно самолет по глубокому снегу рулил тяжело.

Что ж, на то мы и называемся «испытатели», надо попробовать взлететь.

— Шереметьево, я борт 476 Прошу взлёт.

— Взлёт разрешаю.

Оглядевшись, последний раз даю команду бортмеханику Подколзину.

— Максимыч! Взлётный режим!

Разбег начали очень тяжело, скорость возрастала медленно, а через несколько секунд, судя по ощущениям, вообще перестала увеличиваться — установилась.

— Штурман! Скорость?

— Восемьдесят!

Бежим ещё несколько секунд. Я держу штурвал полностью «на себя», чтобы как можно раньше поднять нос, создать взлётный угол. Но скорости явно не хватает, руль высоты неэффективен.

— Штурман! Скорость?

— Восемьдесят!

Так и есть, никакого прироста Граница аэродрома уже приближается, и я убираю газ обоим двигателям Заруливаю снова на старт, размышляю, как быть.

— Как ты смотришь. Лев, — обращаюсь ко второму пилоту, — если попробовать разбег на номинале? На меньшей мощности передний лыжонок будет меньше зарываться, а когда поднимем

его, дадим взлётный режим. А?

— Давай попробуем, — Пекарский соглашается явно без энтузиазма.

— А ты, Максимыч, как думаешь?

— Чего думать, согласен.

— Шереметьево, я борт 476. Прошу взлёт!

— Взлёт разрешаю.

— Максимыч, номинал!

Опять разбегаемся крайне медленно, словно нехотя.

— Скорость?

— Восемьдесят. И не растет!

Штурвал взят полностью на себя, но ни малейшего стремления поднять нос самолет не проявляет. Делать нечего, убираю газ и заруливаю на стоянку Можно считать, что часть испытаний мы уже провели. С отрицательным результатом, к сожалению.

— Что ж, братцы, снег оказался слишком глубоким для этих лыж Передний лыжонок зарывается, и сила тяги двигателей уравновешивается сопротивлением передней ноги Предельная скорость — восемьдесят километров в час, а чтобы создать взлётный угол, нам нужно не менее ста двадцати.

— Спасибо за лекцию! — заявил бортмеханик. — Я так понял, опять «переобуваться» будем?

— Понял правильно, Максимыч. И чем быстрей, тем лучше!

Через два дня, уже на колесах, мы благополучно стартовали и перелетели в Амдерму. Сели на бетонную полосу, а потом зарулили на лагуну, где для лыжных самолетов была укатана отдельная взлётно–посадочная полоса.

— Ну, Максимыч, мы свое дело сделали. Меняй опять колеса на лыжи, а мы поедем устраиваться на ночлег. Вылет завтра будем рассчитывать часов на пятнадцать. Успеете?

— Будем стараться…

В гостинице подробно поговорили с главным конструктором.

— Вот, Леонид Алексеевич, ты сам видел — первый отрицательный результат уже есть. При рыхлом снеге, как в Шереметьеве, взлететь не удалось.

— Да, Саша, тут сказывается общий недостаток самолетов с передней ногой… Ты же знаешь, как летчики про Ан–2 и Ли–2 говорят: если рулит, значит, взлетит! Вот тебе преимущество задней ноги! Ан–2 и Ли–2 уже на стоянках нос задранным кверху держат!

— Ладно, Леонид Алексеевич, не расстраивайся пока. Будем пробовать! Здесь, в Амдерме, снега в два раза меньше, чем в Шереметьеве. Да и плотнее он — видно, за счет постоянных

ветров. Будем пробовать!

Первый взлёт мы решили выполнять с укатанной полосы. Рулил самолет легко. Хорошо выдерживал прямую, послушно вписывался в развороты, ведь передняя нога тоже имеет свои преимущества!

— Амдерма, я борт 476. Прошу взлёт.

— Взлёт разрешаю.

— Максимыч, взлётный!

На этот раз скорость набирали легко. На ста двадцати километрах я взял штурвал на себя, нос приподнялся, и мгновение спустя мы были уже в воздухе. Скорость по–прежнему быстро возрастала, но неожиданно раздался сильный хлопок — и. Скорость резко упала, возник пикирующий момент. С большим трудом я тянул штурвал на себя, одновременно выбирая триммер. Наконец усилия на штурвале стабилизировались, стали нормальными. Установилась и скорость.

— Максимыч! Номинал!

Я продолжал осторожно набирать безопасную высоту, пробуя одновременно управление. Машина хорошо слушалась рулей, но скорость явно не соответствовала режиму моторов.

Набрав высоту двести метров, послал бортмеханика посмотреть положение лыж через иллюминаторы пассажирской кабины.

— Что могло случиться, Леонид Алексеевич?

— Что–нибудь с передним лыжонком, наверное. По идее он должен стабилизироваться в нормальном положении. Но что–то не учли, видно У меня впечатление, что лыжонок встал вертикально.

В пилотскую кабину вернулся Подколзин.

— Основные лыжи в нормальном положении, а переднюю через иллюминаторы не видно.

Да, незадача. Придется пройти пониже над командной вышкой, показать диспетчеру наш «живот».

— Амдерма, борт 476, лыжи не убираю, пройду над вами, прошу посмотреть положение всех лыж

— Вас понял, слежу за вами, я Амдерма.

— Амдерма, я на прямой, через минуту буду над вами.

— Понял, слежу.

Я снизился до тридцати метров, чтобы пройти поближе к командной вышке

— Борт 476!

— Слушаю.

— Основные лыжи висят нормально, а передняя стоит вертикально, носком вниз.

— Вас понял. Мы предполагали это… Хорошего мало..

— Что от нас требуется? Чем можем помочь! Я Амдерма!

— К моменту нашей посадки приготовьте санитарную машину и трактор на всякий случай. Не забудьте пожарную машину!

— Будет выполнено!

Я встал на круг, передал управление Льву Пекарскому и повернулся к Хохлову.

— Оправдались твои опасения, Лексеич. Вышка передала, что лыжонок висит вертикально, носком вниз. Так садиться нельзя — в лучшем случае сломаем переднюю ногу. Предложения будут?

— Я уже думал, пока ты разговаривал. Предлагаю вскрыть пол над передней стойкой! Что скажешь, Иван Максимович?

— Какой вопрос, попробуем!

Для нашего бортмеханика безвыходных ситуаций не существовало, кажется. Через полчаса струя холодного воздуха ворвалась в пилотскую кабину, известив, что пол вскрыт. Потом за спиной начались споры и дебаты инженеров. Хохлов зачем–то искал лопату. Я не хотел нервировать наш технический состав лишними вопросами и советами. Все это время мы ходили по кругу, дожидаясь окончательных результатов. Наконец в пилотскую кабину вошёл, улыбаясь, Хохлов.

— Все в порядке! Заходи на посадку! И точно, самолет как бы облегчился, можно было перевести триммер на его законное место. Оказывается, после многих попыток, действуя черенком лопаты, как рычагом, удалось установить лыжонок в нормальное Положение. Я облегченно вздохнул.

— Амдерма! Я борт 476, прошу посадку!

— Исправили?

— Да, все в порядке.

— Семьдесят шестому посадку разрешаю Амдерма.

Хохлов, улыбаясь, показывает большой палец — все в порядке! Я осторожно приземляюсь, нос опускается, и мы спокойно заканчиваем пробег. Молодцы инженеры, справились! Оглядываюсь — Хохлов, продолжая улыбаться, прижимает лопату к груди. Все, наконец–то расслабимся.

— Подколзин! Выключай моторы! Теперь можно спокойно поговорить:

— Ну что, Лексеич, что будем делать?

— Что, что… Промахнулся где–то. Или плечо к стабилизатору коротковато, или площадь самого стабилизатора мала.

— Здесь есть возможность исправить?

— Нет, нужно в Москву.

Как жаль, что нам не удалось взлететь в Шереметьеве! Там бы сразу увидели, что лыжонок не в порядке. Но ничего не поделаешь, на то и испытания. В Москву так в Москву…

Полторы недели трудились инженеры КБ Хохлова, модернизировали стабилизатор и нам в виде исключения разрешили продолжать испытания на подмосковном аэродроме. К тому времени он работах только по особым разрешениям, так как вокруг него настроили жилых зданий. На посадку приходилось заходить между двух высоких домов. Но зато здесь, в Подмосковье, все было под рукой в случае необходимости. Снежный покров все ещё сохранялся, и посадочная полоса была хорошо укатана.

Чтобы передний лыжонок не встал опять «на дыбы», его привязали за нос верёвкой. Пол в кабине пилотов был открыт, и другой конец верёвки держал на всякий случай один из инженеров.

Эта предосторожность оказалась не лишней. На первом же взлёте лыжонок опять попытался опустить свой нос, но с помощью верёвки был удержан. Понадобилось несколько полетов, чтобы Хохлов методом проб и ошибок подобрал стабилизатору необходимый угол атаки. Наконец удалось добиться, чтобы лыжонок во всем диапазоне скоростей сохранял горизонтальное положение. Шасси убирались и выпускались нормально, все лыжи в убранном положении плотно прижимались к фюзеляжу.

После этого мы опять полетели на Север — прямо на лыжном шасси. Пролетев до Хатанги, садились и взлетали во многих аэропортах Арктики; случалось, и по неукатанному снегу.

Результаты были хорошими, никаких неполадок. Правда, глубина снега нигде не превышала двадцати сантиметров. Но все же можно было считать, что Ил–14 получил наконец–то достаточно надежные лыжи, столь необходимые на Севере.

Вскоре самолетные лыжи начали внедрять во всех северных авиагруппах. Оставалось только одно «но», никак не выходившее у меня из головы. Дело в том, что самолетные лыжи не имели тормозов. При посад. как на аэродромах, на хорошо укатанных полосах, то есть в условиях, когда возможности маневрирования были ограничены, это нередко приводило к авариям. Я несколько раз говорил на эту тему с Марком Ивановичем Шевелевым — начальником полярной авиации — и со старейшим полярным летчиком Борисом Григорьевичем Чухновским (после ухода с летной работы он поступил в КБ и показал себя талантливым инженером). К Хохлову — главному конструктору лыж — стекались все пожелания и претензии летчиков, выявленные при эксплуатации лыжного шасси. Да и сам он во время испытаний не

раз убеждался в необходимости тормозов.

— Будем делать! — заверил Леонид Алексеевич… Местом испытаний и на этот раз выбрали Ам–дерму. Удобно, все рядом: бетонная полоса, замёрзшая лагуна, на которой укатана взлётно–посадочная полоса, и тут же участок укатанной снежной целины, достаточно широкий и длинный для взлёта и посадки.

В Амдерме, как обычно, сменили нашему Ли–2 колеса на лыжи. Инженеры под руководством Хохлова проверили настройку тормозного устройства. Стартовать решили с укатанной снежной полосы. Я стронулся с места и тут же нажал на педали тормозов — не терпелось, что называется. К радости моей, самолет сразу же резко остановился: штыри вышли из подошв лыж и врезались в плотный снег. Что ж, все в порядке, тормозной механизм сработал. Будем продолжать испытания.

Теперь я попробовал разбежаться и на разбеге нажал на обе педали. Торможение, остановка. Все хорошо. А дальше начинаются неожиданности. Надо попробовать раздельное торможение; я нажимаю на левую педаль, а самолет… разворачивается вправо. В чем дело? Останавливаюсь. Вновь начинаю пробежку и жму правый тормоз. Самолет разворачивается влево — этого я уже ожидал. Судя по всему, инженеры что–то перепутали.

— Тормозят, как видишь, хорошо, Леонид Алексеич. Одна беда — тормозят «наоборот».

— Вижу, вижу, — огорченно машет рукой Хохлов. — Давай заруливай на стоянку… Только не забудь тормозить «наоборот».

Инженеры и техники ковырялись целый день, а за ужином Хохлов доложил:

— Ну, вроде всё. С утра можем снова учиться тормозить.

Наутро испытания начались по–настоящему. Стронувшись с места, пользуюсь поочередно то правым, то левым тормозом. Все в порядке, реакция правильная. Потом выполняю пробежку на большей скорости и нажимаю синхронно оба тормоза. Совершенно неожиданно самолет резко разворачивается вправо. Мне приходится быстро отпустить тормоза и дать почти полный газ правому мотору, чтобы выправить положение. Нас развернуло почти на девяносто, В чем дело?

Непонятно… Рулю потихонечку к началу полосы.

— Ну что, Алексеич, попробуем езде разок?

— Обязательно! Непонятное что–то. Может, под лыжу что–то попало? А может, давление в гидросистеме мало? Проверим!

Повторяю пробежку до той же скорости, стараюсь с одинаковой силой нажать на обе педали тормоза, но самолет опять начинает разворачиваться вправо. Я уже готов к этому

сюрпризу и не допускаю большого отклонения.

— Что будем делать?

— Заруливай на стоянку, Саша! Я наблюдал во время торможения за манометрами давления в гидросистеме — у левого тормоза давление почему–то меньше.

На этот раз инженерам хватило полдня, чтобы разобраться в неполадках.

— Теперь все должно быть в ажуре! — уверенно говорит Хохлов.

Действительно, на рулежке все в порядке. Пробую тормозить на разбеге. Самолет повело немного влево, но я тут же нажимаю чуть посильнее правую педаль, и направление пробега выравнивается.

— Давай ещё разок!

Разбег, торможение. Отлично! Ещё разок, ещё.

— Теперь, Саша, давай полетаем по кругу минут двадцать — тридцать. При разбеге снег забивается в пазы, куда прячутся тормозные штыри. Теперь надо посмотреть, что случится, если этот набившийся снег подзамерзнет в пазах.

Полетали для гарантии тридцать пять минут. Приземляемся, нажимаю на педали тормозов. Сначала небольшое запаздывание, но затем энергичное торможение. Появляются рысканья, но их удается быстро устранять нажатием одной из педалей. В целом длина пробега оказывается даже меньшей, чем при торможении на колесном шасси. Это уже победа.

Начинаем выполнять руление по снежной целине. На рыхлом снегу самолет почти не реагирует на тормоза. Это недостаток, конечно, но не такой уж важный. На снежной целине всегда просторно, самолетом можно управлять, меняя тягу двигателей.

Назавтра мы решили пролететь до Диксона, там как. раз собрались несколько экипажей — участники высокоширотной экспедиции. Пусть посмотрят новую тормозную систему, сами попробуют полетать на нашем Ли–2. По дороге — сначала в Усть — Каре, а потом в аэропорту Мыс Каменный — мы выполнили ещё по нескольку посадок. Подлетая к Диксону, я попросил по радио диспетчера, чтобы все свободные летчики встречали нас на лагуне, где укатана на льду зимняя взлётно–посадочная полоса.

— Ну, Лексеич, сейчас покажем всем, как рулит самолет на лыжах с тормозами, — говорю я Хохлову.

— Только поосторожнее!

— Конечно, конечно. А ты что, не уверен?

— Да нет, все должно быть в порядке. Приземлившись, я лихо прорулил между стоящими самолетами и, остановившись точно в ряду, попросил бортмеханика демонстративно прожечь свечи,

ведь лыжные самолеты лишены этой возможности. А тут я покрепче нажал на тормоза, и Володя дал почти полный газ. Самолет стоял как вкопанный!

— Ну, Леонид Алексеевич, показное заруливание удалось! Теперь пусть летчики сами попробуют и оценят.

Встречающие уже подошли к самолету — Мальков, Майоров, Дмитриев… Жаль, что не было Сергея Славина, который первым поднял вопрос о создании тормозного устройства для лыж.

— Ну, ты даёшь, Саша! — говорил Борис Майоров. — Мы же не знали, зачем нас позвали на берег, а когда увидели, что самолет на лыжах рулит по стоянке, все решили, что летчик «того». Или пьяный. Я даже глаза закрыл — сейчас, думаю, будет дров предостаточно наломано. А когда открыл глаза, самолет уже на стоянке. И ещё моторы перед выключением пробует!

Так триумфально и закончилась наша «демонстрация». Каждый из присутствовавших летчиков порулил, сделал по кружочку над Диксоном, попробовал тормоза. Заключение было единодушным:

— Теперь тормоза есть!

БЕРМУДСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК

В 1972 году меня временно прикомандировали к международному отряду Аэрофлота, назначили командиром Ил–62. Честно сказать, я сам напросился — уж очень хотелось посмотреть мир. А желание мое совпало, по счастью, с производственной необходимостью.

В те годы Ил–62 считался флагманом нашей гражданской авиации. Машина надежная, проверенная, но условия её эксплуатации были зачастую непривычными. Мы выполняли, как правило, самые дальние рейсы — в Индию, Пакистан, Сингапур, на Кубу, позже в Эквадор. Предельная высота полета Ил–62 — двенадцать километров. А высота грозовой облачности нередко достигает в тропиках четырнадцати–пятнадцати километров. Иногда только с помощью бортового локатора удавалось выискивать «ворота» в стене облаков. Всякое бывало — и неожиданные болтанки при абсолютно ясном небе, и сильнейшие струйные ветры, безжалостно сжиравшие запасы горючего. В общем, учитывая специфику полетов, наше руководство сочло полезным назначить летчика–испытателя командиром пассажирского корабля.

О Бермудском треугольнике уже в то время немало говорили и писали — «кладбище Атлантики», «треугольник смерти», «треугольник дьявола». Рассказывали, например, о таинственной гибели шести американских самолетов в 1945 году. О бесследно исчезнувшем в этом районе четырехмоторном «Стар Тайгер» с шестью членами экипажа и двадцатью пятью пассажирами, среди которых якобы находился маршал английских ВВС.

Нет нужды продолжать этот перечень — современный читатель и сам легко дополнит его. В Бермудском треугольнике бесследно исчезали небольшие частные аэропланы, коммерческие и военные самолеты, гигантские транспортные бензозаправщики. И конечно, морские суда. Уже в то время список жертв был достаточно обширен — «свыше ста судов и самолетов, более тысячи человек».

Рассказывали о странном поведении стрелок компасов в этом районе: порой они начинали медленно, но безостановочно двигаться, лишая штурманов возможности ориентироваться. Рассказывали о выходе из строя автопилотов и другого оборудования, о странном свечении крыльев. Самая удивительная история произошла с самолетом компании «Нейшнд эйрлайнз». Имея на борту сто двадцать семь пассажиров, он подлетал к Майами. Диспетчер аэропорта уже вёл его, все шло нормально и

кончилось нормально. Летчик не заметил ничего необычного. Однако, по словам диспетчера, на экране локатора изображение самолета внезапно исчезло. И появилось вновь только через десять минут. Самое же странное, что все часы на самолете тоже отстали на десять минут!.

Теперь можно считать доказанным, что большинство «таинственных происшествий» было просто–напросто выдумано досужими любителями сенсаций. Но в то время все эти истории обсуждались вполне серьезно, и Бермудский треугольник пользовался у летчиков и моряков самой дурной репутацией.

Меня, однако, все эти страшные истории до поры до времени ничуть не пугали. На Кубу, в Гавану, мы летали регулярно, четко по расписанию. Из Москвы до Рабата, столицы Королевства Марокко. Здесь отдыхали, а потом — на Гавану. Десятичасовой бросок через Атлантику, семь с половиной тысяч километров над океаном… Трудный, конечно, участок. Сильные встречные ветры были здесь обычными, нередко приходилось уходить на запасной аэродром — чаще всего, на живописный остров Гваделупа из группы Малых Антильских островов.

Все эти трудности я всегда считал достаточно рядовыми и с Бермудским треугольником никак их не связывал. Мне почему–то казалось всегда, что роковой треугольник находится к северу от Бермудских островов, далеко в стороне от наших маршрутов. Развеял мои заблуждения Володя Петров — он давно уже летал на Кубу.

В тот день мы грелись с ним на золотом песке гаванского пляжа Санта — Мария, лениво переворачиваясь с боку на бок. Разговор зашел о нашем общем знакомом — Александре Полякове, который незадолго до того, израсходовав горючее, совершил посадку на Бермудских островах. Володя комментировал это событие как–то мрачно:

— Приперло его, вот и сел. Припрет нас, и мы сядем.

Я начал расспрашивать, бывал ли он сам на Бермудах? Какой там аэродром?

Судя по всему, мои невинные вопросы он счел вопиющей бестактностью, словно бы я к ночи невпопад упомянул о черте. Володя даже привстал:

— Ты что, притворяешься? Или в самом деле не знаешь?

— Про что?

— Про то! Про Бермудский треугольник!

— Ну, как же, знаю. Только он–то тут при чем? Мы же южнее летаем…

Володя окончательно разъярился:

— Запомни! Все твои полеты — и мои, конечно, — проходят

как раз через центр этого знаменитого треугольника! И нечего трепаться об этом! Накличешь беду!

…Назавтра мне предстояло вылетать. Гавана — Рабат — Москва. Обычный, конечно, рейс, но… Теперь–то я знал — через центр Бермудского треугольника!

Вечером поделился с экипажем новой информацией. Большинство, как и я, не представляли расположения треугольника. Знал только Лева Рыбаков, второй пилот, но он, по его словам, думал, что это всем известно.

Полет нам предстояло выполнить на самолете Ил–62М — том же Ил–62, только с двигателями другого конструктора. Они отличались от предыдущих своей экономичностью, большей мощностью. Но ресурс у них был небольшой, что, конечно, говорило о меньшей надежности.

Подготовка к полету проходила как всегда. Все знакомо, ничего нового. И все же что–то новое было — в душе у нас. Было ожидание чего–то совсем необычного.

Погода стояла солнечная, жаркая, температура воздуха около тридцати градусов. Со стороны города дул небольшой ветерок, и мы взлетали курсом на город. Я вырулил, как всегда, в самое начало взлётно–посадочной полосы. Передо мной три с половиной

километра бетонной ленты и красивые стройные пальмы на границе аэродрома. Странная мысль мелькает в голове — если один из двигателей откажет, пальмы могут помешать при взлёте. Нет, лучше не думать. Первый раз, что ли?

— Двигатели на взлётном, все в норме, — докладывает бортинженер Ратмир Гафуров.

Отпускаю тормоза. Самолет стронулся с места и начал набирать скорость. Вот уже середина полосы, уже пройден рубеж, за которым я должен продолжать разбег даже в случае отказа одного из двигателей. И в этот момент боковым зрением успеваю заметить — Гафуров потянул назад один из секторов газа.

— В чем дело?!

— Ничего, командир, ничего. Температура третьего больше нормы, потом разберемся.

Третий двигатель работает не на полной мощности, скорость растет медленнее, чем обычно. Приближаются уже последние плиты взлётно–посадочной полосы, за ними стена деревьев. Беру штурвал на себя, самолет поднимает нос и тяжело отрывается. Макушки пальм уже ниже и позади, мы переходим в набор высоты. Пронесло!

— Что там с двигателем, Ратмир?

— Пока прибрал газок немного, подравнял температуру.

Мощность, конечно, поменьше будет, но пока так пойдем. А там видно будет. В случае ухудшения — выключим и на трех двигателях дойдём.

Набрав высоту девять тысяч метров, мы перешли в горизонтальный полет. Под нами северное побережье Кубы, знаменитый пляж Варадеро — одно из лучших курортных мест мира. На экране бортового локатора слева вырисовывается южная оконечность полуострова Флорида со светящейся точкой города Майами. Впереди появились очертания Багамских островов, вот уже проплыл под нами Нассау. Севернее нашего маршрута — Бермудские острова. После вчерашних рассказов Петрова само сознание, что ты в треугольнике, вызывает ощущение ожидания чего–то необычного Скорей бы миновать это загадочное место!

Мы подходили уже к центру треугольника, но пока ничего таинственного, к счастью, не наблюдалось, если не считать частичного отказа двигателя на взлёте. А нужно ли его считать? Ведь так все неисправности, которые появятся, можно вписать на роковой треугольник!

Честно сказать, у меня было двойственное чувство. Не хотелось, конечно, исчезнуть бесследно, за счет неведомых сил. А с другой стороны, хотелось столкнуться с чем–то необычайным, хотелось проверить себя. Может, мне и суждено разгадать тайну Треугольника?

Тем временем ниже нас появился тонкий слой облачности, точнее, дымки, через которую хорошо просматривался океан. Затем дымка начала повышаться, и мы незаметно вошли в нее. Ни болтанки, ни обледенения не наблюдалось. Выйти из облачности к занять более высокий эшелон нам пока не позволял полетный вес самолета. Но необходимости в этом не возникало, мы летели спокойно.

Через полчаса на экране локатора появились грозовые засветки — ниже нас, тысячах на четырех. Началась болтанка, которая быстро усиливалась. Вскоре колебания стрелки прибора, показывающего перегрузки, стали достигать почти предельных значений.

— Командир, отказал локатор, — встревожено доложил штурман. — И как–то странно отказал, смотри! Левая часть работает, а правая нет!

Действительно, вся левая половина экрана была в грозовых засветках, а правая совершенно чистая. Странно, очень странно. Видно, начали таинственные силы работать, ведь мы в самом центре треугольника… Надо что–то предпринимать! Не ждать же, пока самолет развалится?!

— Проверь предохранители, все целы?

— Все Показания на индикаторе нормальные.

— Тогда вот что — курс на юг Чудес не бывает! Если локатор показывает правильно, то на юге ясная погода. Посмотрим!

Развернулись осторожно, без крена — «блинчиком», как говорят летчики. Курс на юг!

Подошел бортинженер, тоже волнуется.

— Арсентьич, локатор совсем отказал! Картинка пропала!

Наших разговоров со штурманом Ратмир не слышал, не знал, что мы повернули. А для меня «картинка пропала!» прозвучало словно лучшая музыка.

— Отлично, Ратмир! Локатор работает! Мы развернулись, и все засветки остались позади! Понял?!

Не прошло я пяти минут, как мы вышли из облаков. Последний раз тряхнуло как следует. А потом тишь и гладь, солнце. Вокруг повеселевшие лица товарищей.

— Ну, что ещё не работает? Как, Николай, связь не пропадала?

— Нет, командир, не пропадала

— С кем работаешь?

— С Нью — Йорком.

— Ясно. А у тебя, Ратмир, как с двигателями?

— По–прежнему. У третьего «повышенная температура». В Рабате вылечим!

Все невольно рассмеялись — уже про Рабат заговорил Хоть мы и в центре треугольника, но все уже позади Нервное напряжение разом спало.

— Виктор, давай курс на Рабат. Посмотрим, откуда мы выскочили? Где там локатор «не работал»?

Развернувшись на прежний курс, мы увидели величественнейшую картину. Почти от самой воды поднимались колонны облаков высотой до девяти–десяти километров. На вершинах их лежала ровная облачная крыша, в которой нас так нещадно болтало. Мне никогда не приходилось видеть таких мощных облачных образований — ни до, ни после Редкостная картина! Теперь можно полюбоваться — со стороны! Когда сам летишь в хорошей погоде!

Мне хотелось ещё раз попробовать, выяснить все до конца

— Лев, подверни–ка вон на ту «колонну». Которая пониже, отдельно стоит. Посмотрим, тряхнет или нет?

— Мало нас там трясло? — недовольно огрызнулся Рыбаков. Но курс все же изменил.

На подлете к вершине «колонны» я на всякий случай взялся за штурвал. И не зря! Тряхнуло как следует!

— Ну что, командир, больше не будем проверять? —

иронически ухмыльнулся Лев

— Нет, Левушка, все ясно. И на сегодня, и на будущее.

Уже ночью на экране локатора вновь появились грозовые засветки. Теперь не внизу, а как раз на нашей высоте. Мы заметили их заблаговременно, километров за двести.

— Виктор, видишь?

— А как же! Не страшно, командир!

— Почему?

— Из треугольника вышли! — улыбаясь, пояснил штурман,

— Тогда порядок!

Мы нашли «ворота» в этой гряде грозовых облаков, а следующую обошли стороной. Слева на экране локатора уже появились Азорские острова. До Рабата оставалось полторы тысячи километров, считай дома. Перед самым побережьем Африки опять появилась россыпь мелких засветок. Потрепало нас не меньше, чем в треугольнике, но психологический настрой был уже совершенно другим. Болтанка воспринималась спокойно…

Ещё много раз летал я на Кубу, товарищи мои летают по сей день. Но никто из нас за все эти годы так и не встретился с «дьяволом» Бермуд.

Может быть, «злые силы» питают добрые чувства к советским самолетам?

ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ ДОЛГ

В тот день из Гаваны мы летели в Сантьяго, столицу Чили Обычный ничем не примечательный рейс. Но дата запомнилась на всю жизнь — 10 сентября 1973 года.

Надо, пожалуй, перечислить всех членов экипажа: второй пилот Лев Рыбаков, штурман Виктор Вощенко, бортинженер Ратмир Гафуров, радист Николай Ларин. Таня Сергеева возглавляла бригаду бортпроводников (Володя Якушкин, Закия Хамидулина и Виолетта Денисенко). А пассажирами были артисты нашей знаменитой «Берёзки», руководимой Надеждой Надеждиной. Они летели на гастроли в Аргентину; в Сантьяго им предстояло пересесть на самолет иностранной авиакомпании, который должен был доставить их в Буэнос — Айрес.

В Сантьяго мы летали уже не раз. Трасса знакомая, никаких неожиданностей. Правда, над Панамой нас встретил грозовой фронт, а потом началась сильная болтанка при ясном небе — пришлось отключить автопилот и вдвоём с Рыбаковым вести самолет вручную.

В Лиме, как всегда, дозаправились горючим и уже ночью приземлились в Сантьяго. В аэропорту нас встретил представитель Аэрофлота Владимир Шилов.

По его словам, положение в чилийской столице было тревожным. Он даже посоветовал не выходить из гостиницы. Но и в этом, впрочем, не было ничего необычного — во время предыдущих рейсов мы не раз оказывались свидетелями разнузданных бесчинств фашиствующих молодчиков. Врагов у правительства Альенде было немало…

На ночь в самолете остались двое авиаспециалистов, сопровождавших нас из Гаваны, — инженер Михайлов и техник Фролов. В их обязанности входило обслуживание и охрана нашего Ил–62 в аэропортах Лимы и Сантьяго — наземная техническая служба здесь только ещё организовывалась.

Пожелав товарищам спокойной ночи, мы поехали отдыхать в гостиницу «Конкистадор» — тоже как обычно…

Проснулся я от выстрелов, от рева и грохота моторов. Подбежал к окну — улицу запрудили танки. На противоположной стороне к подъездам жались группки людей, на мостовой лежали тела убитых.

Быстро одевшись, я поднялся на восьмой этаж, где находилось представительство Аэрофлота. Здесь уже собрались Рыбаков, Вощенко и Хохлов — заместитель Шилова. Слушали радио, пытаясь разобраться в обстановке. По радио передавали

указания и предупреждения — из домов не выходить, из окон не высовываться.

Вскоре в воздухе появились вертолёты, которые вели огонь по окнам домов. Несколько очередей попало и в гостиницу, но, к счастью, обошлось без жертв — мимо наших окон пролетали лишь осколки кирпичей.

В двенадцатом часу над президентским дворцом Ла Мопеда появились военные самолеты. Они начали бомбить дворец, мы видели из окон, как он загорелся. (Гостиница находилась всего в трехстах метрах от дворца.) А вскоре радио сообщило об антиправительственном перевороте — власть в руках военной хунты, введён круглосуточный комендантский чае» закрыты все аэродромы…

Наступила ночь, но в городе продолжалась стрельба. Уснуть никто из нас не мог. На следующее утро все опять собрались у Хохлова. Только начали пить чай, как послышался сильный взрыв, отель вздрогнул, словно от землетрясения. Через полчаса, когда взрыв повторился, Хохлов решил позвонить администрации отеля. Оказалось, что карабинеры подрывают соседнее здание банка, в котором ещё оборонялись сторонники Альенде.

Радио тем временем продолжало передавать очередные сообщения — о том, что хунта порвала дипломатические отношения с Республикой Куба и «некоторыми другими странами» (какими, сказано не было), что иностранцы, проживающие в Чили легально или нелегально, должны явиться к властям…

Что же делать нам? Положение совершенно непонятное.

— Позвоним в посольство, — решил Хохлов. После короткого разговора выяснилось, что требование хунты к нам пока не относится. Уже легче!

К вечеру позвонил Шилов. Он жил на окраине и в разгар событий не мог пробраться к нам, в центр города. Шилов запросил у меня список членов экипажа, но на мой вопрос — для чего это нужно? — никакого ответа не последовало. Опять какая–то неопределенность, опять тревожное ожидание. Через час вновь звонок Шилова, распоряжение быть в готовности. К чему? Вновь никакого ответа…

Так прошел ещё день томительного ожидания. Примерно в десять часов вечера снова позвонил Шилов — всем членам экипажа с вещами выйти в вестибюль, скоро подойдет автобус и доставит нас на аэродром. Настроение сразу поднялось, кто–то даже шутит невесело: «Аэродром не стадион!» (Мы уже знаем, что стадион превращен хунтой в концентрационный лагерь.)

Спускаемся в вестибюль отеля, скрывая волнение. Ждём.

Подъезжает автобус, входит Шилов. Внутри автобуса солдаты хунты дулами автоматов показывают, где нам сесть. Всех нас собирают в центре, а сами расположились на задних сиденьях с автоматами наготове. Да, это не охрана, это настоящий конвой.

Едем медленно и долго — множество контрольных пунктов. То и дело слышны выстрелы, короткие автоматные очереди. Наконец объезд по шоссе, ещё одна проверка, и мы в аэропорту.

Только здесь Шилов сообщает, что Советское правительство поручило нашему экипажу вывезти в Гавану членов посольства Республики Куба

Мы не скрываем радости, нужно помочь друзьям. Прекрасно понимаем, что над ними нависла угроза — ведь хунта в первый же день порвала дипломатические отношения с Кубой.

Шилов осторожно показывает мне: с перевязанной рукой — посол Марио Гарсиа Инчаустеги, забинтованный — сотрудник посольства Луис Фариас… Им пришлось обороняться в здании посольства от солдат хунты.

Сейчас солдаты с автоматами наготове стоят полукругом перед трапом. Вход в самолет освещен фарами четырех автомашин. Измученных кубинцев поодиночке пропускают через строй.

Шилов предлагает «дипломатический ход» — пока идет посадка, угостить начальников аэропорта и жандармерии, ведь сейчас в их руках сосредоточена вся власть в аэропорту. Что ж, придется быть «дипломатом». Бортпроводник Володя Якушкин накрывает стол в салоне первого класса, и наши «гости» приступают к трапезе.

Результат действительно не замедлил сказаться–отданы распоряжения, связанные с организацией вылета, обеспечено необходимое количество топлива. Но кому–то, видно, все же очень не хочется выпускать нас. Какой–то начальник заявляет, что все наземные средства запуска двигателей находятся «в неисправном состоянии». Придется, значит, рассчитывать только на самих себя…

Отдаю распоряжение бортинженеру — запустить вспомогательный двигатель. Он уходит в кабину, запускает. Я продолжаю следить за подготовкой самолета к вылету, оснований для беспокойства пока что нет. Пока что!

— Командир! Из вспомогательного двигателя сильно течет топливо, — встревоженно докладывает Михайлов. — Необходимо отключить! Запустить хотя бы один из маршевых!

Мы быстро поднимаемся в самолет, но двигатель уже перестал работать. Войдя в пилотскую кабину, спрашиваю у сидящего за пультом Гафурова:

— Ты выключил?

— Нет. Сам выключился! Отчего — разбираюсь.

— Значит, так, слушай меня. Из вспомогательного сильно течет топливо, а наземных источников, сам знаешь, нет! Любыми средствами, пусть с нарушениями всех руководств, вспомогательный необходимо запустить! А после этого — один из маршевых двигателей!

— Напряжение в аккумуляторах менее двадцати трех вольт, — предупреждает Ларин.

— Другого выхода нет, — отвечаю я. — Второй попытки запуска может уже не быть. Сами понимаете, какая ответственность ложится на нас.

— Проверь, Николай. Все лишние потребители выключить! — командует Гафуров. — Оставь только дежурное освещение!

После короткого инженерного совещания техник Фролов уже с земли докладывает по самолетно–переговорному устройству, что он следит за запуском двигателя.

Ну что ж, начинаем. Осталась одна попытка'

— Запуск пятого! — командует Ратмир. Теперь все внимание на приборы. Сразу же видно, что температура газов во вспомогательном двигателе растет значительно быстрее, чем положено. Растет и выходит за пределы допустимого. Сделать ничего нельзя, остается ждать. Турбина должна набрать рабочие обороты, а они набираются ужасно медленно. Наконец рабочий режим. Ратмир нажимает кнопку запуска маршевого двигателя, но в это время Фролов взволнованно кричит:

— Выключить вспомогательный! Сильно течет топливо, возможен пожар!

Гафуров вопросительно смотрит на меня — что делать?

— Не выключать!

Автоматика запуска не хочет считаться с нашей нервной системой. Она работает точно по своему времени — долгие, долгие секунды. Мысль одна: если сейчас запуска не будет, то следующий уже исключен! Только бы появилась температура газов на маршевом двигателе!

— Температура пошла, запуск есть, — очень спокойно говорит Гафуров. И сразу же не выдерживает: — Выключаю вспомогательный!

Первый маршевый двигатель быстро набирает обороты и выходит на режим малого газа. Теперь Гафуров действительно успокоился:

— Николай, включи–ка генератор первого.

— Есть, включил!

Показания приборов в норме, главное сделано — двигатель

запущен! А если бы не смогли? Нет, об этом не хочется думать.

Теперь работающий двигатель обеспечивает энергией все необходимые потребители, запустить остальные уже не проблема. Со стороны экипажа причин для задержки вылета нет!

Вместе с бортинженером я выхожу из пилотской кабины, Виктор Вощенко и Николай Ларин остаются следить за работой двигателя и готовить навигационные расчеты полета.

В салоне «гости» ещё заканчивают ужин. Говорят что–то мне. Шилов поясняет — благодарят за ужин, обещают помощь. «Хотя бы препятствий не чинили», — думаю я.

Как часто бывает, в напряженную обстановку внёс разрядку маленький житейский эпизод. Когда в салон уже заходили последние пассажиры, я заметил овчарку, беспокойно прыгавшую у трапа. Один из кубинцев стал горячо просить: собаку нельзя оставлять, она любимица всего посольства. Я покачал головой — нет, нужен намордник, нужна ветеринарная справка… Отказал и тут же опомнился. Что это я? Собака — любимица этих измученных людей, обстановка совершенно необычная, рейс необычный… Пассажиров больше, чем мест в самолете, — уже нарушение правил! Нет, не время сейчас инструкции вспоминать. Честно сказать, даже стыдно мне стало: сам не заметил, как формалистом стал…

— Ладно, — говорю, — забирайте собаку. Только на всякий случай в туалет заприте.

— Будет сделано! — обрадованно отвечает Рыбаков. Собаку на руках поднимают по трапу, она вбегает в салон, начинает к кому–то ласкаться и… Все лица одновременно расцветают улыбками.

Подходят Михайлов и Гафуров, от Михайлова прямо–таки разит керосином. Что случилось?

Михайлов смущенно молчит, а Гафуров сразу же начинает объяснять:

— Трещины на коллекторе двигателя! Обнаружили перед самым запуском. Он зажал руками и держал до тех пор, пока двигатель не выключили.

Почему появились трещины на исправном до того Коллекторе? Ведь вспомогательный двигатель всегда нормально работал! Никто не ответил на мой вопрос, да я его вслух и не задал. Каждый из нас думал, видимо, одно и то же — самолет двое суток находился в руках у хунты. Могло быть и хуже.

Подготовка к вылету уже подходила к концу, когда ко мне, явно чем–то взволнованная, подошла Таня Сергеева — наш старший бортпроводник.

— Пассажиры просят пить, а на борту всего три бутылки

«Боржоми».

Что тут ответишь? У каждого, как говорится, свои проблемы.

— «Боржоми» только раненым и детям. Остальным — вода из умывальников.

— Хорошо, — послушно кивает Таня. Девушка явно нервничает, но старается не показать этого.

— Раненым предложи бортовые медикаменты, — продолжаю я (хочется ободрить её, отвлечь делами). — Детей и женщин постарайся устроить получше. На взлёте проследи, чтобы никто не стоял. Кто остался без места, пусть сядут на пол в проходах между кресел…

Наконец все устроились, все готово. Экипаж уже занял свои места.

— Погасить в салонах свет! Навигационные огни не включать!

Я давно уже решил взлетать с погашенными фарами. Так спокойнее. И хунтовцы могут напоследок долбанугь. И альендовцы — они ещё продолжают сопротивление. А для них любой взлетающий самолет будет, несомненно, хунтовским. В лучшем случае повредят обшивку, нарушат герметизацию Нег, подальше от беды.

Летим в темном небе с выключенными навигационными огнями. В пассажирских салонах включено дежурное освещение. Бортрадист работает только на прием — слушает эфир, пытаясь собрать сведения о погоде. Нам самим хунтовцы запретили выход в эфир. Специально предупредили перед вылетом, в случае нарушения за безопасность полета не отвечаем. То ли за альендовцев они не отвечают, то ли за себя? Так или иначе, судьбу испытывать не стоит.

Выходим на связь только над Перу, когда штурман доложил, что границу пересекли. Лима удивляется: о нашем полете ей ничего не известно.

Рассвет застает нас уже над Панамой. Опять проходим мощный грозовой фронт, летим над Карибским морем. Скоро Гавана. Оттуда–то и дело поступают тревожные запросы: кто поименно на борту, состояние здоровья?

Я вышел в салон. Здесь буквально некуда ступить. Кому не хватило кресел, устроились на полу, в проходе. Большинство пассажиров спят — за эти два дня им немало пришлось пережить. Многие из них защищали президентский дворец Ла Монеда, защищали свое посольство. В сумраке дежурного освещения тут и там белеют бинты.

Совсем неподалеку от меня молодая женщина. Качает ребенка, второй прижался к матери и спит. Взгляд женщины

невидяще устремлен в темноту иллюминатора, по щекам капли слез. Я знаю — это дочь Альенде, отец убит хунтовцами на её глазах.

…Казалось, что вся Гавана пришла встречать наших пассажиров. На земле, на балконах, на крыше аэропорта — повсюду, куда ни бросишь взгляд, машут руками и флажками, кричат и смеются.

В салон самолёта поднимаются президент Республики Куба Освальдо Дортикос Торрадо и первый заместитель премьер–министра Рауль Кастро. Они благодарят наше правительство за оказанную помощь, благодарят экипаж, жмут нам руки. Мы спускаемся по трапу и попадаем в объятия…